

2012 FCA 225  
A-258-11

2012 CAF 225  
A-258-11

**Siemens Canada Limited** (*Appellant*)

**Siemens Canada Limited** (*appelante*)

v.

c.

**J.D. Irving, Limited, Maritime Marine Consultants (2003) Inc., Superport Marine Services Ltd., and New Brunswick Power Nuclear Corporation** (*Respondents*)

**J.D. Irving, Limited, Maritime Marine Consultants (2003) Inc., Superport Marine Services Ltd., et Corporation d'énergie nucléaire du Nouveau-Brunswick** (*intimées*)

A-259-11

A-259-11

**Siemens Canada Limited** (*Appellant*)

**Siemens Canada Limited** (*appelante*)

v.

c.

**Maritime Marine Consultants (2003) Inc., J.D. Irving, Limited, Superport Marine Services Ltd., New Brunswick Power Nuclear Corporation, BMT Marine and Offshore Surveys Ltd.** (*Respondents*)

**Maritime Marine Consultants (2003) Inc., J.D. Irving, Limited, Superport Marine Services Ltd., Corporation d'énergie nucléaire du Nouveau-Brunswick, BMT Marine and Offshore Surveys Ltd.** (*intimées*)

**INDEXED AS: J.D. IRVING, LIMITED v. SIEMENS CANADA LIMITED**

**RÉPERTORIÉ : J.D. IRVING, LIMITED c. SIEMENS CANADA LIMITED**

Federal Court of Appeal, Nadon, Dawson and Mainville J.J.A.—Toronto, May 9; Ottawa, August 30, 2012.

Cour d'appel fédérale, juges Nadon, Dawson et Mainville, J.C.A.—Toronto, 9 mai; Ottawa, 30 août 2012.

*Maritime Law — Appeals from orders (1) dismissing appellant's motions to stay limitation actions brought by respondents J.D. Irving Limited, Maritime Marine Consultants (respondents) in Federal Court, (2) enjoining appellant from commencing or continuing proceedings against respondents in any court or tribunal other than Federal Court — Appellant commencing proceedings in Ontario Superior Court of Justice against respondents for recovery of loss incurred in course of loading two steam turbine rotors upon barge — Respondents seeking to limit their liability in Federal Court — Whether Federal Court having jurisdiction over action for damages — Whether Federal Court Judge erring in enjoining appellant from pursuing claims against respondents in court other than Federal Court — Whether Judge erring in dismissing appellant's motions for stay of limitation actions — Federal Court having jurisdiction over appellant's claim herein as factors considered clearly supporting conclusion subject-matter thereof sufficiently connected to maritime matters — Judge not erring in enjoining appellant from commencing or continuing proceedings before court or tribunal other than Federal Court*

*Droit maritime — Appels interjetés à l'encontre d'ordonnances 1) rejetant les requêtes présentées par l'appelante en vue de faire suspendre les actions en limitation de responsabilité instituées par les intimées, J.D. Irving Limited et Maritime Marine Consultants (les intimées), devant la Cour fédérale et 2) interdisant à l'appelante d'introduire ou de poursuivre une instance contre les intimées devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale — L'appelante a introduit une instance devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre les intimées en vue d'être indemnisée de la perte subie au cours du chargement de deux rotors de turbine à vapeur à bord d'une péniche — Les intimées cherchent à limiter leur responsabilité devant la Cour fédérale — Il s'agissait de savoir si la Cour fédérale avait compétence pour connaître de l'action en dommages-intérêts — Il s'agissait de déterminer si la juge de la Cour fédérale a commis une erreur en interdisant à l'appelante de poursuivre sa demande contre les intimées devant tout autre tribunal que la Cour fédérale — Il s'agissait de savoir si la juge a commis une erreur en rejetant les requêtes de l'appelante en suspension des actions*

— *Marine Liability Act, s. 33(1) clearly contemplating such order possible prior to determination on limitation of liability* — *Test for granting motion to enjoin that of “appropriateness”* — *Judge not erring in dismissing appellant’s motions for stay of limitation actions commenced in Federal Court* — *Appeals dismissed.*

*Federal Court Jurisdiction* — *Appellant commencing proceedings in Ontario Superior Court of Justice against J.D. Irving Limited, Maritime Marine Consultants (respondents) for recovery of loss incurred in course of loading two steam turbine rotors upon barge* — *Respondents seeking to limit their liability in Federal Court* — *Whether Federal Court having jurisdiction over action for damages.*

*Practice* — *Stay of Proceedings* — *Appellant commencing proceedings in Ontario Superior Court of Justice against J.D. Irving Limited, Maritime Marine Consultants (respondents) for recovery of loss incurred in course of loading two steam turbine rotors upon barge* — *Respondents seeking to limit their liability in Federal Court* — *Whether Judge erring in dismissing appellant’s motions for stay of limitation actions.*

These were two appeals from (1) an order dismissing the appellant’s motions to stay the limitation actions brought by the respondents J.D. Irving Limited and Maritime Marine Consultants (respondents) in the Federal Court, and (2) an order enjoining the appellant from commencing or continuing proceedings against the respondents, in any court or tribunal other than the Federal Court.

In the course of loading upon a barge, two steam turbine rotors fell into the waters of Saint John harbour (the incident). As a result, the appellant commenced proceedings in the Ontario Superior Court of Justice against the respondents for recovery of its loss. The respondents filed a statement in the Federal Court seeking a declaration that they were entitled to limit their liability, and an order constituting a limitation fund pursuant to subsection 32(2) and paragraph 33(1)(a) of the

*en limitation* — *La Cour fédérale avait compétence pour connaître de la demande de l’appelante aux présentes, car les facteurs dont elle a tenu compte vont, de toute évidence, dans le sens de sa conclusion que l’objet de la demande était suffisamment rattaché à des questions du droit maritime* — *La juge n’a pas commis d’erreur en interdisant à l’appelante d’introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale* — *L’art. 33(1) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit clairement qu’une telle ordonnance peut être prononcée avant qu’il n’ait été statué sur la limitation de responsabilité* — *Le critère applicable pour accorder une suspension des actions en limitation est celui de la « mesure indiquée »* — *La juge n’a pas commis d’erreur en rejetant les requêtes présentées par l’appelante en vue de suspendre les actions en limitation introduites devant la cour fédérale* — *Appels rejetés.*

*Compétence de la Cour fédérale* — *L’appelante a introduit une instance devant la Cour supérieure de justice de l’Ontario contre J.D. Irving Limited et Maritime Marine Consultants (les intimées) en vue d’être indemnisée de la perte subie au cours du chargement de deux rotors de turbine à vapeur à bord d’une péniche* — *Les intimées cherchent à limiter leur responsabilité devant la Cour fédérale* — *Il s’agissait de savoir si la Cour fédérale avait compétence pour connaître de l’action en dommages-intérêts.*

*Pratique* — *Suspension d’instance* — *L’appelante a introduit une instance devant la Cour supérieure de justice de l’Ontario contre J.D. Irving Limited et Maritime Marine Consultants (les intimées) en vue d’être indemnisée de la perte subie au cours du chargement de deux rotors de turbine à vapeur à bord d’une péniche* — *Les intimées cherchent à limiter leur responsabilité devant la Cour fédérale* — *Il s’agissait de savoir si la juge a commis une erreur en rejetant les requêtes présentées par l’appelante en vue de suspendre les actions en limitation.*

Il s’agissait de deux appels interjetés à l’encontre 1) d’une ordonnance rejetant les requêtes présentées par l’appelante en vue de faire suspendre les actions en limitation de responsabilité introduites par les intimées, J.D. Irving Limited et Maritime Marine Consultants, devant la Cour fédérale, et 2) d’une ordonnance interdisant à l’appelante d’introduire ou de poursuivre une instance contre les intimées devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale.

Au cours du chargement d’une cargaison à bord d’une péniche, deux rotors de turbine à vapeur ont chuté dans les eaux du Port Saint John (l’incident). En conséquence, l’appelante a introduit une instance devant la Cour supérieure de justice de l’Ontario contre les intimées en vue d’être indemnisée de cette perte. Les intimées ont déposé devant la Cour fédérale une déclaration par laquelle elles sollicitaient un jugement déclaratoire portant qu’elles étaient en droit de limiter leur

*Marine Liability Act* (MLA) and subsection 496(1) of the *Federal Courts Rules*.

In the Federal Court proceedings, the appellant brought motions for an interlocutory stay of the actions as they pertained to the constitution and distribution of a limitation fund and for a permanent stay of the actions of the respondents insofar as they claimed an entitlement to limit their liability. In response, the respondents sought directions from the Federal Court and an order enjoining the appellant and others from commencing or continuing proceedings against them before any court other than the Federal Court in respect of the incident.

The principal issues were (1) whether the Federal Court has jurisdiction over the appellant's action for damages, (2) whether the Judge in the Federal Court erred in enjoining the appellant and others from pursuing their claims against the respondents in a tribunal or court other than the Federal Court, and (3) whether the Judge erred in dismissing the appellant's motions for a stay of the limitation actions commenced in the Federal Court.

*Held*, the appeals should be dismissed.

The Judge made no error in concluding that the appellant's action against the respondents was within the Federal Court's maritime jurisdiction. The general grant of maritime jurisdiction to the Federal Court is found in section 22 of the *Federal Courts Act*. It is very broad and includes any claim under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to navigation or shipping. The factors considered by the Judge clearly support the conclusion that the subject-matter of the claim is sufficiently connected to maritime matters to be within the Federal Court's jurisdiction.

The Judge made no error in enjoining the appellant and others from commencing or continuing proceedings before a court or tribunal other than the Federal Court. Her order was the correct one to make when all the circumstances of the case are taken into consideration.

Contrary to the appellant's argument that no order enjoining it from commencing or continuing proceedings in a court other than the Federal Court can be made prior to a determination of whether or not a shipowner can limit his liability,

et une ordonnance constituant un fonds de limitation conformément au paragraphe 32(2) et à l'alinéa 33(1)a) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) et au paragraphe 496(1) des *Règles des Cours fédérales*.

Dans l'instance introduite devant la Cour fédérale, l'appelante a présenté une requête en suspension interlocutoire des actions dans la mesure où elles concernaient la constitution et la répartition d'un fonds de limitation, ainsi qu'en suspension permanente des actions en question dans la mesure où les intimées soutenaient être en droit de limiter leur responsabilité. En réponse, les intimées ont déposé des requêtes dans lesquelles elles demandaient à la Cour fédérale de donner des directives, ainsi qu'une ordonnance interdisant à l'appelante d'introduire ou de poursuivre une instance contre elles devant tout autre tribunal que la Cour fédérale relativement à l'incident en question.

Il s'agissait principalement de savoir 1) si la Cour fédérale avait compétence pour connaître de l'action en dommages-intérêts introduite par l'appelante, 2) si la juge de la Cour fédérale a commis une erreur en interdisant à l'appelante et à d'autres personnes de poursuivre leur demande contre les intimées devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale, et (3) si la juge a commis une erreur en rejetant les requêtes de l'appelante en suspension des actions en limitation introduites devant la Cour fédérale.

*Arrêt* : les appels doivent être rejetés.

La juge n'a pas commis d'erreur en concluant que l'instance à laquelle l'incident avait donné lieu relevait de la compétence maritime de la Cour fédérale. L'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales* confère à la Cour fédérale la compétence générale en matière maritime. Cette compétence, très large, englobe toute demande présentée au titre du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande. Les facteurs dont elle a tenu compte vont, de toute évidence, dans le sens de sa conclusion que l'objet de la demande était suffisamment rattaché à des questions du droit maritime pour relever de la compétence de la Cour fédérale.

La juge n'a pas commis d'erreur en interdisant à l'appelante et à toute autre personne d'introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale. L'ordonnance qu'elle a prononcée était la bonne, lorsqu'on tient compte de l'ensemble des circonstances de l'espèce.

Contrairement à l'argument de l'appelante selon lequel la Cour ne peut prononcer d'ordonnance l'empêchant d'intenter ou de continuer une procédure devant un autre tribunal que la Cour fédérale avant qu'il n'ait été statué sur la question

subsection 33(1) of the MLA clearly contemplates situations where the right to limit has not been judicially determined. Of great significance to the interpretation of subsection 33(1) of the MLA is the fact that a shipowner may approach the Federal Court not only when a claim has been made against him, but also when a claim is “apprehended”. Thus, if a shipowner may proceed under subsection 33(1) when a claim against it is simply “apprehended”, it cannot be the case that a judicial determination must have occurred before proceeding under the provision.

There is nothing in the MLA that could possibly support the view that where a fund is not needed or a vessel is not arrested, there is no basis for the Federal Court to enjoin other proceedings. The power to establish a fund and the power to enjoin proceedings are set out in separate paragraphs of subsection 33(1) of the MLA and the making of an order enjoining proceedings is clearly not dependent on the constitution of a limitation fund.

The test applicable under subsection 33(1) for granting a motion to enjoin is that of “appropriateness” and not the tests set out in *Amchem Products Inc. v. British Columbia (Workers’ Compensation Board)* and *RJR — MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General)*. This test is broad and discretionary. Parliament has directed the Federal Court to make an order of enjoinder where it is of the view that it would be appropriate to make such an order.

In the end, the determination of a motion to enjoin pursuant to subsection 33(1) of the MLA is a discretionary decision which must be made taking into account all of the relevant circumstances. That is what the Judge did in determining, on the facts before her, that it was appropriate to enjoin the appellant and others from commencing or continuing with proceedings in a court other than the Federal Court.

Finally, the Judge did not err in dismissing the appellant’s motions for a stay of the limitation actions commenced in the Federal Court. As it was appropriate in the circumstances to enjoin the appellant and others from commencing or continuing with proceedings in a court other than the Federal Court, it necessarily followed that it was not in the interest of justice to stay the Federal Court proceedings.

de savoir si le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité, le paragraphe 33(1) de la LRMM envisage de toute évidence les cas où le droit de limiter la responsabilité n’a pas encore fait l’objet d’une décision juridictionnelle. Le fait que le propriétaire d’un navire peut s’adresser à la Cour fédérale non seulement lorsqu’il fait l’objet d’une demande, mais également lorsqu’une demande est « appréhendée » revêt une grande importance lorsqu’il s’agit d’interpréter le paragraphe 33(1) de la LRMM. Ainsi, si le propriétaire d’un navire peut agir en vertu du paragraphe 33(1) lorsqu’il fait l’objet d’une demande qui est simplement « appréhendée », on ne peut en toute logique penser qu’une décision judiciaire doit avoir été rendue avant que le propriétaire du navire puisse agir en vertu de cette disposition.

Aucune disposition de la LRMM ne permet vraisemblablement de soutenir que lorsqu’un fonds n’est pas nécessaire ou qu’un navire n’a pas été saisi, rien ne justifie la Cour fédérale d’interdire l’introduction d’autres instances. Le pouvoir de constituer un fonds et celui d’interdire l’introduction d’autres instances sont énoncés dans des alinéas distincts du paragraphe 33(1) de la LRMM et le prononcé d’une ordonnance interdisant l’introduction d’autres instances ne dépend manifestement pas de la constitution d’un fonds de limitation.

Le critère applicable en vertu du paragraphe 33(1) lorsqu’il s’agit de faire droit à une requête visant à empêcher l’introduction d’une instance est celui de savoir s’il s’agit d’une « mesure indiquée », et non les critères consacrés par les arrêts *Amchem Products Inc. c. Colombie-Britannique (Workers’ Compensation Board)* et *RJR — MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*. Ce critère est, incontestablement, un critère large et discrétionnaire. Le législateur a permis à la Cour fédérale de rendre une ordonnance d’interdiction lorsqu’elle juge cette mesure indiquée.

En dernière analyse, la décision qui doit être rendue en ce qui concerne une requête en interdiction présentée en vertu du paragraphe 33(1) de la LRMM est une décision discrétionnaire qu’il faut prendre en tenant compte de tous les facteurs pertinents. C’est bien ce que la juge a fait en déterminant, vu l’ensemble des faits dont elle était saisie, s’il convenait d’interdire à l’appelante et à d’autres personnes d’introduire ou de poursuivre une instance devant un autre tribunal que la Cour fédérale.

Enfin, la juge n’a pas commis une erreur en rejetant les requêtes présentées par l’appelante en suspension des actions en limitation de responsabilité introduites devant la Cour fédérale. Comme il convenait, dans les circonstances, d’interdire à l’appelante et à toute autre personne d’introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal que la Cour fédérale, il s’ensuivait nécessairement qu’il n’était pas dans l’intérêt de la justice de suspendre l’instance introduite devant la Cour fédérale.

## STATUTES AND REGULATIONS CITED

*Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647(2), 649.  
*Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 581(1) (as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2).  
*Canada Shipping Act, 2001*, S.C. 2001, c. 26, s. 219.  
*Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14), 22(1) (as am. *idem*, s. 31), (2) (as am. *idem*), 50(1) (as am. *idem*, s. 46).  
*Federal Courts Rules*, SOR/98-106, rr. 1 (as am. by SOR/2004-283, s. 2), 496(1) (as am. *idem*, s. 37), (2).  
*Marine Liability Act*, S.C. 2001, c. 6, ss. 2 “Admiralty Court”, 24 “Convention”, “maritime claim”, 25, 26 (as am. by S.C. 2009, c. 21, s. 2), 28 (as am. *idem*, s. 3), 29 (as am. *idem*), 29.1 (as enacted *idem*), 32, 33.  
*Rules of Civil Procedure*, R.R.O. 1990, Reg. 194.

## TREATIES AND OTHER INSTRUMENTS CITED

*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996*, being Schedule 1 of the *Marine Liability Act*, S.C. 2001, c. 6, Arts. 1, 2, 4, 6 to 15.  
*International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships*, Brussels, October 10, 1957.

## CASES CITED

## APPLIED:

*Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379, 27 F.T.R. 5 (F.C.T.D.); *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779, (1991), 80 D.L.R. (4th) 58.

## CONSIDERED:

*Isen v. Simms*, 2006 SCC 41, [2006] 2 S.C.R. 349; *Canadian Pacific Railway Co. v. Sheena M (The)*, [2000] 4 F.C. 159, (2000), 188 F.T.R. 16 (T.D.); *Société TELUS Communications v. Peracom Inc.*, 2011 FC 494, 389 F.T.R. 196, affd 2012 FCA 199, 433 N.R. 152; *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd’s Rep. 373 (Q.B. (Adm. Ct.)).

## REFERRED TO:

*ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752, (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683, (1989), 62 D.L.R. (4th) 36;

## LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26, art. 219.  
*Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 581(1) (mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2).  
*Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, ch. S-9, art. 647(2), 649.  
*Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6, art. 2 « Cour d’amirauté », 24 « Convention », « créance maritime », 25, 26 (mod. par L.C. 2009, ch. 21, art. 2), 28 (mod., *idem*, art. 3), 29 (mod., *idem*), 29.1 (édicte, *idem*), 32, 33.  
*Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14), 22(1) (mod., *idem*, art. 31), (2) (mod., *idem*), 50(1) (mod., *idem*, art. 46).  
*Règles de procédure civile*, R.R.O. 1990, Règl. 194.  
*Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, règles 1 (mod. par DORS/2004-283, art. 2), 496(1) (mod., *idem*, art. 37), (2).

## TRAITÉS ET AUTRES INSTRUMENTS CITÉS

*Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996*, qui constitue l’annexe 1 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6, art. 1, 2, 4, 6 à 15.  
*Convention internationale relative à la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires Océaniques*, Bruxelles, 10 octobre 1957.

## JURISPRUDENCE CITÉE

## DÉCISIONS APPLIQUÉES :

*Mon-Oil Ltd. c. Canada*, [1989] A.C.F. n° 227 (1<sup>re</sup> inst.) (QL); *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779.

## DÉCISIONS EXAMINÉES :

*Isen c. Simms*, 2006 CSC 41, [2006] 2 R.C.S. 349; *Canadien Pacifique Ltée c. Sheena M (Le)*, [2000] 4 C.F. 159 (1<sup>re</sup> inst.); *Société TELUS Communications c. Peracom Inc.*, 2011 CF 494, conf. par 2012 CAF 199; *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd’s Rep. 373 (Q.B. (Adm. Ct.)).

## DÉCISIONS CITÉES :

*ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Radil Bros. Fishing Co. c. Canada (Ministère des*

*Radil Bros. Fishing Co. v. Canada (Department of Fisheries and Oceans, Pacific Region)*, 2001 FCA 317, [2002] 2 F.C. 219; *RJR — MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General)*, [1994] 1 S.C.R. 311, (1994), 111 D.L.R. (4th) 385; *Elders Grain Co. v. Ralph Misener (The)*, 2005 FCA 139, [2005] 3 F.C.R. 367; *Éditions Ecosociété Inc. v. Banro Corp.*, 2012 SCC 18, [2012] 1 S.C.R. 636; *British Columbia (Minister of Forests) v. Okanagan Indian Band*, 2003 SCC 71, [2003] 3 S.C.R. 371; *Skaarup Shipping Corp. v. Hawker Industries Ltd.*, [1980] 2 F.C. 746 (C.A.); *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437, (1998), 40 O.R. (3d) 639; *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206, (1989), 57 D.L.R. (4th) 710; *Club Resorts Ltd. v. Van Breda*, 2012 SCC 17, [2012] 1 S.C.R. 572; *Breeden v. Black*, 2012 SCC 19, [2012] 1 S.C.R. 666; *Pakistan National Shipping Corp. v. Canada*, [1997] 3 F.C. 601, (1997), 212 N.R. 304 (C.A.); *Caterpillar Overseas S.A. v. Canmar Victory (The)*, 1999 CanLII 9118, 250 N.R. 192 (F.C.A.), affg 1998 CanLII 8259, 153 F.T.R. 266 (F.C.T.D.); *Pantainer Ltd. v. 996660 Ontario Ltd.*, 2000 CanLII 15080, 5 B.L.R. (3d) 237 (F.C.T.D.); *Stein et al. v. “Kathy K” et al. (The Ship)*, [1976] 2 S.C.R. 802, (1975), 62 D.L.R. (3d) 1; *Rhône (The) v. Peter A.B. Widener (The)*, [1993] 1 S.C.R. 497, (1993), 101 D.L.R. (4th) 188; *Amchem Products Inc. v. British Columbia (Workers’ Compensation Board)*, [1993] 1 S.C.R. 897, (1993), 102 D.L.R. (4th) 96.

## AUTHORS CITED

Griggs, Patrick and Richard Williams. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. London: Lloyd’s of London Press, 1998.

APPEALS from orders of the Federal Court (2011 FC 791, 393 F.T.R. 59): (1) dismissing the appellant’s motions to stay the limitation actions brought by the respondents J.D. Irving Limited and Maritime Marine Consultants in the Federal Court; and (2) enjoining the appellant from commencing or continuing proceedings against the respondents, in any court other than the Federal Court. Appeals dismissed.

## APPEARANCES

*Jonathan C. Lisus, James Renihan, Michael Perlin and A. Barry Oland* for appellant.  
*Marc D. Isaacs and Bonnie Huen* for respondent Maritime Marine Consultants (2003) Inc.

*Pêches et des Océans, Région du Pacifique*, 2001 CAF 317, [2002] 2 C.F. 219; *RJR — MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 R.C.S. 311; *Elders Grain Co. c. Ralph Misener (Le)*, 2005 CAF 139, [2005] 3 R.C.F. 367; *Éditions Ecosociété Inc. c. Banro Corp.*, 2012 CSC 18, [2012] 1 R.C.S. 636; *Colombie-Britannique (Ministre des Forêts) c. Bande indienne Okanagan*, 2003 CSC 71, [2003] 3 R.C.S. 371; *Skaarup Shipping Corp. c. Hawker Industries Ltd.*, [1980] 2 C.F. 746 (C.A.); *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206; *Club Resorts Ltd. c. Van Breda*, 2012 CSC 17, [2012] 1 R.C.S. 572; *Breeden c. Black*, 2012 CSC 19, [2012] 1 R.C.S. 666; *Pakistan National Shipping Corp. c. Canada*, [1997] 3 C.F. 601 (C.A.); *Caterpillar Overseas S.A. c. Canmar Victory (Le)*, 1999 CanLII 9118 (C.A.F.), confirmant 1998 CanLII 8259 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Pantainer Ltd. c. 996660 Ontario Ltd.*, 2000 CanLII 15080 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire)*, [1976] 2 R.C.S. 802; *Rhône (Le) c. Peter A.B. Widener (Le)*, [1993] 1 R.C.S. 497; *Amchem Products Inc. c. Colombie-Britannique (Workers’ Compensation Board)*, [1993] 1 R.C.S. 897.

## DOCTRINE CITÉE

Griggs, Patrick et Richard Williams. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. Londres : Lloyd’s of London Press, 1998.

APPELS interjetés à l’encontre d’ordonnances de la Cour fédérale (2011 CF 791) : 1) rejetant les requêtes présentées par l’appelante en vue de faire suspendre les actions en limitation de responsabilité introduites par les intimées, J.D. Irving Limited et Maritime Marine Consultants, devant la Cour fédérale; et 2) interdisant à l’appelante d’introduire ou de poursuivre une instance contre les intimées devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale. Appels rejetés.

## ONT COMPARU

*Jonathan C. Lisus, James Renihan, Michael Perlin et A. Barry Oland* pour l’appelante.  
*Marc D. Isaacs et Bonnie Huen* pour l’intimée Maritime Marine Consultants (2003) Inc.

*Rui Fernandes, Joel Richler and David Noseworthy* for respondent J.D. Irving, Ltd.

No one appearing for respondents Superport Marine Services Ltd., New Brunswick Power Nuclear Corporation and BMT Marine and Offshore Surveys Ltd.

*Rui Fernandes, Joel Richler et David Noseworthy* pour l'intimée J.D. Irving, Ltd.

Personne n'a comparu pour les intimées Superport Marine Services Ltd., Corporation d'énergie nucléaire du Nouveau-Brunswick et BMT Marine and Offshore Surveys Ltd.

SOLICITORS OF RECORD

*Lax O'Sullivan Scott Lisus LLP*, Toronto, *McCarthy Tétrault LLP*, Toronto, *Oland & Co.*, Kelowna, British Columbia for appellant.

*Isaacs & Co.*, Toronto, for respondent Maritime Marine Consultants (2003) Inc.

*Blake, Cassels & Graydon LLP*, Toronto and *Fernandes Hearn LLP*, Toronto, for respondent J.D. Irving, Ltd.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

*Lax O'Sullivan Scott Lisus LLP*, Toronto, *McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.*, Toronto, *Oland & Co.*, Kelowna (Colombie-Britannique), pour l'appelante.

*Isaacs & Co.*, Toronto, pour l'intimée Maritime Marine Consultants (2003) Inc.

*Blake, Cassels & Graydon S.E.N.C.R.L./s.r.l.*, Toronto et *Fernandes Hearn LLP*, Toronto, pour l'intimée J.D. Irving, Ltd.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

[1] NADON J.A.: Before us are two appeals which arise from events that occurred on October 15, 2008, at the Port Saint John, New Brunswick, where, in the course of loading upon a barge, two valuable steam turbine rotors fell into the waters of Saint John harbour.

[1] LE JUGE NADON, J.C.A.: La Cour est saisie de deux appels qui font suite à des événements qui se sont produits le 15 octobre 2008 dans le Port Saint John, au Nouveau-Brunswick, lorsqu'au cours du chargement d'une cargaison à bord d'une péniche, deux rotors de turbine à vapeur d'une grande valeur ont chuté dans les eaux du Port Saint John.

[2] As a result, the appellant, Siemens Canada Limited (Siemens), commenced proceedings in the Ontario Superior Court of Justice against, *inter alia*, the respondents J.D. Irving, Limited. (Irving), and Maritime Marine Consultants (2003) Inc. (MMC) for recovery of its loss. That action was commenced on April 8, 2010.

[2] En conséquence, l'appelante Siemens Canada Limited (Siemens) a introduit une instance devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario notamment contre les intimées J.D. Irving, Limited (Irving) et Maritime Marine Consultants (2003) Inc. (MMC) en vue d'être indemnisée de cette perte. Cette action a été introduite le 8 avril 2010.

[3] On April 7, and on April 30, 2010, Irving and MMC respectively filed statements of claim in the Federal Court seeking, *inter alia*, a declaration that they were entitled to limit their liability in regard to the October 15, 2008 incident (the incident), to a sum of \$500 000, plus interest, to the date of the constitution of a limitation fund pursuant to paragraph 29(b) [as am. by S.C. 2009, c. 21, s. 3], section 29.1 [as enacted *idem*], and subsection 32(2) of the *Marine Liability Act*, S.C.

[3] Le 7 et le 30 avril 2010, Irving et MMC ont respectivement déposé devant la Cour fédérale une déclaration par laquelle elles sollicitaient notamment un jugement déclaratoire portant qu'elles étaient en droit de limiter à 500 000 \$, plus les intérêts, leur responsabilité en ce qui concerne l'incident du 15 octobre 2008 (l'incident) jusqu'à ce que soit constitué un fonds de limitation conformément à l'alinéa 29b) [mod. par L.C. 2009, ch. 21, art. 3], à l'article 29.1 [édicte, *idem*] et au

2001, c. 6 (the MLA), and an order constituting a limitation fund pursuant to paragraph 33(1)(a) of the MLA. Irving and MMC's proceedings were both commenced pursuant to subsection 32(2) of the MLA.

[4] In the Federal Court proceedings, Siemens brought motions for an interlocutory stay of the actions to the extent that they pertained to the constitution and distribution of a limitation fund pursuant to section 33 of the MLA, and for a permanent stay of the actions insofar as Irving and MCC claimed an entitlement to limit their liability pursuant to sections 28 [as am. *idem*] and 29 [as am. *idem*] of the MLA. In response to Siemens' motions, Irving and MMC filed motions in which they sought, *inter alia*, directions from the Federal Court as to the manner in which their limitation actions were to be heard and determined, as well as an order enjoining Siemens and others from commencing or continuing proceedings against them before any court other than the Federal Court in respect of the incident.

[5] On June 29, 2011, in an order cited as 2011 FC 791, 393 F.T.R. 59, Heneghan J. (the Judge) dismissed Siemens' motions for an interlocutory and a permanent stay of the Federal Court proceedings and she enjoined Siemens and others from commencing or continuing proceedings against Irving and MMC before any court or tribunal other than the Federal Court.

[6] Siemens now appeals both the order dismissing its motions to stay the Federal Court proceedings and the order enjoining it from commencing or continuing proceedings against Irving and MMC in any court other than the Federal Court.

paragraphe 32(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la LRMM). Elles sollicitaient également une ordonnance constituant un fonds de limitation conformément à l'alinéa 33(1)a) de la LRMM. Les instances introduites par Irving et MMC ont toutes les deux été introduites en vertu du paragraphe 32(2) de la LRMM.

[4] Dans l'instance introduite devant la Cour fédérale, Siemens a présenté une requête en suspension interlocutoire des actions dans la mesure où elles concernent la constitution et la répartition du fonds de limitation prévu à l'article 33 de la LRMM, ainsi qu'en suspension permanente des actions en question dans la mesure où Irving et MCC soutenaient être en droit de limiter leur responsabilité en vertu des articles 28 [mod., *idem*] et 29 [mod., *idem*] de la LRMM. En réponse aux requêtes présentées par Siemens, Irving et MMC ont déposé des requêtes dans lesquelles elles demandaient notamment à la Cour fédérale de donner des directives au sujet de la façon dont leur action en limitation de responsabilité devait être instruite et jugée, ainsi qu'une ordonnance interdisant à Siemens et à toute autre personne d'introduire ou de poursuivre une instance contre elles devant tout autre tribunal que la Cour fédérale relativement à l'incident en question.

[5] Le 29 juin 2011, dans une ordonnance dont la référence est 2011 FC 791, la juge Heneghan (la juge) a rejeté les requêtes présentées par Siemens en suspension interlocutoire et en suspension permanente des instances introduites devant la Cour fédérale. La juge Heneghan a interdit à Siemens et à toute autre personne d'introduire ou de poursuivre une instance contre Irving et MMC devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale.

[6] Siemens interjette appel de l'ordonnance rejetant ses requêtes en suspension des instances introduites devant la Cour fédérale et de l'ordonnance lui interdisant d'introduire ou de poursuivre une instance contre Irving et MMC devant tout autre tribunal que la Cour fédérale.



### The Facts

[7] In September 2006, Siemens contracted to provide three “low pressure modules” (the modules) to Atomic Energy of Canada Limited (AECL). The modules are extremely complex and expensive pieces of equipment essential for operating nuclear generating stations. Each module comprised an outer casing and an internal turbine rotor weighing 115 tonnes and costing \$12 500 000 to manufacture (the rotors). AECL subsequently assigned this contract to the respondent, New Brunswick Power Nuclear Corporation (NBPNC).

[8] In January 2007, Irving contracted with Siemens to transport the rotors by water from Saint John harbour to Point Lepreau, New Brunswick (the move). Due to the size and value of the rotors, the move necessitated special arrangements. In October 2008, Irving chartered a barge of approximately 258 tonnes—the *SPM 125*—from the respondent Superport Marine Services Limited (Superport), a Nova Scotia company. Irving retained MMC to act as marine architect, to approve the barge’s stability for the move, and to prepare a plan for the safe loading and securing of the rotors on the barge. MMC’s work involved conducting a number of stability calculations. BMT Marine and Offshore Surveys Limited (BMT), a Quebec-based company, was retained by Siemens to ensure that the barge could properly accommodate the dynamics of the load, to approve the use of the barge, and to witness and supervise the handling of the rotors.

[9] On October 15, 2008, during the course of loading, two rotors fell off the barge into the waters of Saint John harbour. As a result, the rotors were significantly damaged and Siemens had to take a number of steps to mitigate NBPNC’s loss.

[10] Transport Canada investigated the incident under the *Canada Shipping Act, 2001*, S.C. 2001, c. 26 (the Shipping Act). While no charges were laid, it concluded

### Les faits

[7] En septembre 2006, Siemens a signé un contrat prévoyant la fourniture de trois [TRADUCTION] « modules à basse pression » (les modules) à Énergie atomique du Canada Limitée (EACL). Les modules sont des appareils extrêmement complexes et coûteux qui sont essentiels au fonctionnement des centrales nucléaires. Chaque module comprenait une enveloppe extérieure ainsi qu’un rotor de turbine interne pesant 115 tonnes et dont la fabrication coûtait 12 500 000 \$ (les rotors). EACL a par la suite cédé ce contrat à l’intimée, la Corporation d’énergie nucléaire du Nouveau-Brunswick (la CENN-B).

[8] En janvier 2007, Irving a signé avec Siemens un contrat de transport des rotors par bateau entre le Port Saint John et Point Lepreau (Nouveau-Brunswick) (le transport). En raison de leur taille et de leur valeur, le transport des rotors nécessitait la prise de mesures spéciales. En octobre 2008, Irving a affrété une péniche d’environ 258 tonneaux — le *SPM 125* — auprès de l’intimée Superport Marine Services Limited (Superport), une société néo-écossaise. Irving a retenu les services de MMC comme entreprise d’architecture navale qu’elle a chargée de confirmer que la péniche était suffisamment stable pour que l’on puisse procéder au transport des rotors et pour établir un plan permettant de charger et d’arrimer les rotors en toute sécurité sur la péniche. Dans le cadre de cette mission, MMC devait notamment procéder à plusieurs calculs de stabilité. Siemens a retenu les services de BMT Marine and Offshore Surveys Limited (BMT), une société québécoise, pour s’assurer que la péniche puisse bien s’adapter à la dynamique de la charge, pour approuver l’utilisation de la péniche et pour superviser la manutention des rotors.

[9] Le 15 octobre 2008, au cours du chargement, deux rotors se trouvant à bord de la péniche sont tombés à l’eau dans le Port Saint John. Les rotors ont subi des dommages importants et Siemens a dû prendre plusieurs mesures pour limiter les pertes de la CENN-B.

[10] Transports Canada a ouvert une enquête au sujet de l’incident en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26 (la Loi sur

that the incident arose from a failure to conduct a number of important calculations.

[11] As I indicated earlier, Irving and MMC commenced limitation actions in the Federal Court, pursuant to the MLA and subsection 496(1) [as am. by SOR/2004-283, s. 37] of the *Federal Courts Rules*, SOR/98-106 [rule 1 (as am. *idem*, s. 2)]. They sought, without admitting liability, a declaration that their liability for the incident was limited to \$500 000 plus interest and an order constituting a limitation fund. In these proceedings, Irving and MMC named Siemens, *inter alia*, as a defendant.

[12] In its action commenced in the Ontario Superior Court, Siemens claimed a sum of \$40 000 000 in damages against, *inter alia*, Irving and MMC, for negligence and breach of contract. The thrust of Siemens' action is that MMC failed to make the calculations necessary to ensure the safety of the move from Saint John to Point Lepreau. By reason of this failure, Siemens says that both Irving and MMC are precluded from limiting their liability pursuant to the MLA.

### The Relevant Legislative Provisions

[13] The following provisions of the *Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7 [s. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14)], the *Federal Courts Rules*, and the MLA are relevant to these appeals:

*Federal Courts Act* [ss. 22(1) (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 31), (2) (as am. *idem*), 50(1) (as am. *idem*, s. 46)]

Navigation  
and  
shipping

22. (1) The Federal Court has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming

la marine marchande). Bien qu'aucune accusation n'ait été portée, Transports Canada a conclu que l'incident s'expliquait par l'omission de procéder à plusieurs calculs importants.

[11] Comme je l'ai déjà précisé, Irving et MMC ont introduit devant la Cour fédérale des actions en limitation de leur responsabilité en vertu de la LRMM et du paragraphe 496(1) [mod. par DORS/2004-283, art. 37] des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 [règle 1 (mod., *idem*, art. 2)]. Sans reconnaître leur responsabilité, elles ont réclamé un jugement déclaratoire portant que leur responsabilité quant à l'incident en question se limitait à 500 000 \$, plus les intérêts, et elles sollicitaient une ordonnance constituant un fonds de limitation. Dans les instances en question, Irving et MMC ont notamment constitué Siemens partie défenderesse.

[12] Par l'action qu'elle a introduite devant la Cour supérieure de l'Ontario, Siemens réclamait une somme de 40 millions de dollars en dommages-intérêts, notamment contre Irving et MMC pour négligence et rupture de contrat. L'action de Siemens est essentiellement fondée sur le présumé défaut de MMC de procéder aux calculs nécessaires pour assurer la sécurité du transport entre Saint John et Point Lepreau. Siemens affirme que, vu cette omission, Irving et MMC ne peuvent limiter leur responsabilité au titre de la LRMM.

### Les dispositions législatives pertinentes

[13] Les dispositions suivantes de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7 [art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14)], des *Règles des Cours fédérales* et de la LRMM sont pertinentes aux fins des présents appels :

*Loi sur les Cours fédérales* [art. 22(1) (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 31), (2) (mod., *idem*), 50(1) (mod., *idem*, art. 46)]

22. (1) La Cour fédérale a compétence concurrente, en première instance, dans les cas — opposant notamment des administrés — où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine

Navigation et  
marine  
marchande

	within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.	marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.	
Maritime jurisdiction	(2) Without limiting the generality of subsection (1), for greater certainty, the Federal Court has jurisdiction with respect to all of the following:  ...  (e) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of, or any property in or on or being loaded on or off, a ship;  (f) any claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods on a ship under a through bill of lading, or in respect of which a through bill of lading is intended to be issued, for loss or damage to goods occurring at any time or place during transit;  ...  (h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;  (i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;  (j) any claim for salvage including, without restricting the generality of the foregoing, claims for salvage of life, cargo, equipment or other property of, from or by an aircraft to the same extent and in the same manner as if the aircraft were a ship;  ...	(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), elle a compétence dans les cas suivants :  [...]  e) une demande d'indemnisation pour l'avarie ou la perte d'un navire, notamment de sa cargaison ou de son équipement ou de tout bien à son bord ou en cours de transbordement;  f) une demande d'indemnisation, fondée sur une convention relative au transport par navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou devant en faire l'objet, pour la perte ou l'avarie de marchandises en cours de route;  [...]  h) une demande d'indemnisation pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, notamment dans le cas des bagages ou effets personnels des passagers;  i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie;  j) une demande d'indemnisation pour sauvetage, notamment pour le sauvetage des personnes, de la cargaison, de l'équipement ou des autres biens d'un aéronef, ou au moyen d'un aéronef, assimilé en l'occurrence à un navire;  [...]	Compétence maritime
Stay of proceedings authorized	<b>50.</b> (1) The Federal Court of Appeal or the Federal Court may, in its discretion, stay proceedings in any cause or matter	<b>50.</b> (1) La Cour d'appel fédérale et la Cour fédérale ont le pouvoir discrétionnaire de suspendre les procédures dans toute affaire :	Suspension d'instance

(a) on the ground that the claim is being proceeded with in another court or jurisdiction; or

(b) where for any other reason it is in the interest of justice that the proceedings be stayed.

a) au motif que la demande est en instance devant un autre tribunal;

b) lorsque, pour quelque autre raison, l'intérêt de la justice l'exige.

### Federal Courts Rules

Application under s. 33(1) of the *Marine Liability Act*

**496.** (1) A party bringing an application under subsection 33(1) of the *Marine Liability Act* shall bring it as an action against those claimants whose identity is known to the party.

Motion for directions re service

(2) A party referred to in subsection (1) may bring an *ex parte* motion for directions respecting service on possible claimants where the number of possible claimants is large or the identity of all possible claimants is unknown to the party.

### Règles des Cours fédérales

**496.** (1) Toute requête présentée par une partie en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* est introduite par voie d'action contre les réclamants dont elle connaît l'identité.

(2) La partie visée au paragraphe (1) peut présenter à la Cour une requête *ex parte* pour obtenir des directives sur la signification aux réclamants éventuels lorsque leur nombre est élevé ou qu'elle ne connaît pas l'identité de chacun d'eux.

Réclamants

Directives

*Marine Liability Act* [s. 26 (as am. by S.C. 2009, c. 21, s. 2)]

Definitions

**2.** The definitions in this section apply in this Act.

“Admiralty Court”  
« Cour d'amirauté »

“Admiralty Court” means the Federal Court.

...

Definitions

**24.** The definitions in this section apply in this Part.

“Convention”  
« Convention »

“Convention” means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol, Articles 1 to 15 of which Convention are set out in Part 1 of Schedule 1 and Article 18 of which is set out in Part 2 of that Schedule.

“maritime claim”  
« créance maritime »

“maritime claim” means a claim described in Article 2 of the Convention for which a person referred to in Article 1 of the Convention is entitled to limitation of liability.

...

*Loi sur la responsabilité en matière maritime* [art. 26 (mod. par L.C. 2009, ch. 21, art. 2)]

**2.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

« Cour d'amirauté » La Cour fédérale.

[...]

**24.** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« Convention » La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976 — dans sa version modifiée par le Protocole — dont les articles 1 à 15 figurent à la partie 1 de l'annexe 1 et l'article 18 figure à la partie 2 de cette annexe.

« créance maritime » Créance maritime visée à l'article 2 de la Convention contre toute personne visée à l'article 1 de la Convention.

[...]

Définitions

« Cour d'amirauté »  
“Admiralty Court”

Définitions

« Convention »  
“Convention”

« créance maritime »  
“maritime claim”

Extended meaning of expressions	<p><b>25.</b> (1) For the purposes of this Part and Articles 1 to 15 of the Convention,</p> <p>(a) “ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to method or lack of propulsion, and includes</p> <p>(i) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating, and</p> <p>...</p> <p>(b) the definition “shipowner” in paragraph 2 of Article 1 of the Convention shall be read without reference to the word “seagoing” and as including any person who has an interest in or possession of a ship from and including its launching; and</p> <p>(c) the expression “carriage by sea” in paragraph 1(b) of Article 2 of the Convention shall be read as “carriage by water”.</p>	<p><b>25.</b> (1) Pour l’application de la présente partie et des articles 1 à 15 de la Convention :</p> <p>a) « navire » s’entend d’un bâtiment ou d’une embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l’absence de propulsion, [...]</p> <p>b) la définition de « propriétaire de navire », au paragraphe 2 de l’article premier de la Convention, vise notamment la personne ayant un intérêt dans un navire ou la possession d’un navire, à compter de son lancement, et s’interprète sans égard au terme « de mer »;</p> <p>c) la mention de « transport par mer », à l’alinéa 1b) de l’article 2 de la Convention, vaut mention de « transport par eau ».</p>	Extension de sens
Inconsistency	<p>(2) In the event of any inconsistency between sections 28 to 34 of this Act and Articles 1 to 15 of the Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.</p>	<p>(2) Les articles 28 à 34 de la présente loi l’emportent sur les dispositions incompatibles des articles 1 à 15 de la Convention.</p>	Incompatibilité
APPLICATION		CHAMP D’APPLICATION	
Force of law	<p><b>26.</b> (1) Subject to the other provisions of this Part, Articles 1 to 15 and 18 of the Convention and Articles 8 and 9 of the Protocol have the force of law in Canada.</p>	<p><b>26.</b> (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, les articles 1 à 15 et 18 de la Convention et les articles 8 et 9 du Protocole ont force de loi au Canada.</p>	Force de loi
Amendments to Part 3 of Schedule 1	<p>(2) The Governor in Council may, by regulation, amend Part 3 of Schedule 1 to add or delete a reservation made by Canada under Article 18 of the Convention.</p>	<p>(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, modifier la partie 3 de l’annexe 1 pour y ajouter ou en supprimer toute réserve faite par le Canada au titre de l’article 18 de la Convention.</p>	Modification de la partie 3 de l’annexe 1
Exceptions	<p>(3) This Part does not apply to a claim that is the subject of a reservation made by Canada.</p>	<p>(3) La présente partie ne s’applique pas à la créance qui fait l’objet d’une réserve faite par le Canada.</p>	Exclusions
...		[...]	

Other claims	<p><b>29.</b> The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion involving a ship of less than 300 gross tonnage, other than claims referred to in section 28, is</p>	<p><b>29.</b> La limite de responsabilité pour les créances maritimes — autres que celles mentionnées à l'article 28 — nées d'un même événement impliquant un navire d'une jauge brute inférieure à 300 est fixée à :</p>	Autres créances
	<p>(a) \$1,000,000 in respect of claims for loss of life or personal injury; and</p>	<p>a) 1 000 000 \$ pour les créances pour décès ou blessures corporelles;</p>	
	<p>(b) \$500,000 in respect of any other claims.</p>	<p>b) 500 000 \$ pour les autres créances.</p>	
	...	[...]	
Jurisdiction of Admiralty Court	<p><b>32.</b> (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter relating to the constitution and distribution of a limitation fund under Articles 11 to 13 of the Convention.</p>	<p><b>32.</b> (1) La Cour d'amirauté a compétence exclusive pour trancher toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation aux termes des articles 11 à 13 de la Convention.</p>	Compétence exclusive de la Cour d'amirauté
Right to assert limitation defence	<p>(2) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28, 29 or 30 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, that person may assert the right to limitation of liability in a defence filed, or by way of action or counterclaim for declaratory relief, in any court of competent jurisdiction in Canada.</p>	<p>(2) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes des articles 28, 29 ou 30 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, cette personne peut se prévaloir de ces dispositions en défense, ou dans le cadre d'une action ou demande reconventionnelle pour obtenir un jugement déclaratoire, devant tout tribunal compétent au Canada.</p>	Droit d'invoquer la limite de responsabilité
Powers of Admiralty Court	<p><b>33.</b> (1) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28 or 29 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, including a person who is a party to proceedings in relation to the same subject-matter before another court, tribunal or authority, may take any steps it considers appropriate, including</p>	<p><b>33.</b> (1) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes des articles 28 ou 29 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, la Cour d'amirauté peut, à la demande de cette personne ou de tout autre intéressé — y compris une partie à une procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité —, prendre toute mesure qu'elle juge indiquée, notamment :</p>	Pouvoirs de la Cour d'amirauté
	<p>(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund under Articles 11 and 12 of the Convention;</p>	<p>a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation correspondant, conformément aux articles 11 et 12 de la Convention;</p>	
	<p>(b) joining interested persons as parties to the proceedings, excluding any claimants who do not make a claim within a certain time, requiring security from the person claiming limitation of liability or from any other interested person and requiring the payment of any costs; and</p>	<p>b) joindre tout intéressé comme partie à la procédure, exclure tout créancier forclos, exiger une garantie des parties invoquant la limitation de responsabilité ou de tout autre intéressé et exiger le paiement des frais;</p>	

(c) enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court, tribunal or authority other than the Admiralty Court in relation to the same subject-matter.

c) empêcher toute personne d'intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité.

Also of relevance to these proceedings are a number of provisions of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 [*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996*, being Schedule 1 of the *Marine Liability Act*, S.C. 2001, c. 6] (the Convention) :

Plusieurs des dispositions de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes [*Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritime telle que modifiée par le Protocole de 1996*, qui constitue l'annexe 1 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6] (la Convention), sont également pertinentes en l'espèce :

#### ARTICLE 1

##### PERSONS ENTITLED TO LIMIT LIABILITY

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.

...

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

...

#### ARTICLE 2

##### CLAIMS SUBJECT TO LIMITATION

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

#### ARTICLE 1

##### PERSONNES EN DROIT DE LIMITER LEUR RESPONSABILITÉ

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression « propriétaire de navire », désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

[...]

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.

[...]

#### ARTICLE 2

##### CRÉANCES SOUMISES À LA LIMITATION

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

...

#### ARTICLE 4

##### CONDUCT BARRING LIMITATION

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

...

#### ARTICLE 11

##### CONSTITUTION OF THE FUND

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

[...]

#### ARTICLE 4

##### CONDUITE SUPPRIMANT LA LIMITATION

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

[...]

#### ARTICLE 11

##### CONSTITUTION DU FONDS

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout État Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.



### The Federal Court Decision

[14] The Judge began by reviewing the procedural history of the matter before her and the evidence adduced by the parties. She then turned to Siemens' argument that the Federal Court was without jurisdiction to hear its claim for damages, i.e. because the claim did not fall within the Court's maritime jurisdiction. More particularly, Siemens argued that its claim was one for breach of contract by Irving, pursuant to a purchase order dated January 11, 2007, for the transportation of the rotors from Saint John to Point Lepreau. In Siemens' submission, that contract was not a contract for the carriage of goods by sea.

[15] The Judge rejected Siemens' argument. While agreeing with Siemens that mere proximity to water was insufficient to ground maritime jurisdiction in the Federal Court (Judge's reasons, paragraph 48), the Judge concluded that "it is clear that the nature of Siemens' claim is essentially maritime law" (Judge's reasons, paragraph 53).

[16] In so concluding, the Judge relied on a number of factors, namely: (a) that the incident occurred on water; (b) that the rotors were on board a ship; (c) marine surveyors were involved in the transportation preparations; (d) that the incident was investigated by Transport Canada in accordance with the Transport Canada marine safety policy for investigating maritime occurrences under the authority of section 219 of the Shipping Act; and (e) that Siemens' allegation of misrepresentations pertained to the preparation for the loading of the rotors on the barge, thus raising an issue of seaworthiness, which issue was subject to applicable admiralty laws, principles and practices.

[17] Also of relevance, in the Judge's opinion, was the fact that the alleged breach of contract and negligence pertained to an agreement for the carriage of goods by sea, i.e. carriage of the rotors from Saint John to Point Lepreau, and that MMC had been engaged by Irving to

### La décision de la Cour fédérale

[14] La juge s'est tout d'abord penchée sur l'histoire de l'instance introduite devant elle et passé en revue les preuves présentées par les parties. Elle s'est ensuite penchée sur la thèse de Siemens portant que la Cour fédérale n'avait pas compétence pour connaître de l'action en dommages-intérêts parce que celle-ci ne relevait pas de la compétence de la Cour en matière maritime. Plus particulièrement, Siemens soutenait que sa demande visait la rupture de contrat de la part de Irving, citant à l'appui la commande passée le 11 janvier 2007 pour le transport des rotors entre Saint John et Point Lepreau. Suivant Siemens, ce contrat ne concernait pas le transport de marchandises par mer.

[15] La juge a rejeté la thèse de Siemens. Tout en convenant avec Siemens que la simple proximité avec un plan d'eau ne suffisait pas pour asseoir la compétence de la Cour fédérale en matière maritime (motifs de la juge, paragraphe 48), la juge a conclu que [TRADUCTION] « il est évident que, de par sa nature, la demande de Siemens relève essentiellement du droit maritime » (motifs de la juge, paragraphe 53).

[16] Pour tirer cette conclusion, la juge s'est fondée sur plusieurs facteurs, à savoir : a) l'incident était survenu sur un plan d'eau; b) les rotors se trouvaient à bord d'un navire; c) des experts maritimes avaient participé aux mesures préparatoires au transport; d) l'incident avait fait l'objet d'une enquête en vertu de l'article 219 de la Loi sur la marine marchande conformément à la politique de sécurité maritime de Transports Canada relative aux enquêtes portant sur les incidents maritimes; e) les allégations de fausses déclarations formulées par Siemens concernaient la préparation du chargement des rotors à bord de la péniche, ce qui soulevait par conséquent la question de navigabilité, laquelle question était assujettie aux règles, principes et pratiques applicables en matière de droit maritime.

[17] La juge a également jugé pertinent le fait que la rupture de contrat et la négligence alléguées se rapportaient à un contrat de transport de marchandises par mer, c'est-à-dire au transport des rotors entre Saint John et Point Lepreau, et qu'Irving avait conclu avec MMC un

provide marine architectural services in regard to the loading and the carriage of the rotors.

[18] In coming to this conclusion, the Judge relied on the Supreme Court of Canada's decisions in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752 (*ITO*); *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; and *Isen v. Simms*, 2006 SCC 41, [2006] 2 S.C.R. 349 (*Isen*). She also relied on this Court's decision in *Radil Bros. Fishing Co. v. Canada (Department of Fisheries and Oceans, Pacific Region)*, 2001 FCA 317, [2002] 2 F.C. 219 (*Radil*). The Judge also relied on subsection 22(1) and paragraphs 22(2)(e), (h) and (i) of the *Federal Courts Act*. In addition, she also found relevant the Shipping Act and the MLA which, by way of subsection 26(1) thereof, incorporated a number of provisions of the Convention. At paragraph 64 of her reasons, the Judge made the following remarks:

Regardless of the merit of Siemens' submissions regarding the entitlement of Irving, MMC and BMT to limit their liability, it is clear that the ultimate findings on these issues will be made with reference to the provisions of the MLA and the Convention. Put another way, Canadian maritime law will apply to the issues Siemens raises regarding the limitation of liability of Irving, MMC, and BMT.

[19] Then, beginning at paragraph 67 of her reasons, the Judge turned to Siemens' stay motions. She held that the two-part test of *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (F.C.T.D.) (*Mon-Oil*), was the appropriate legal test for determining whether to grant a stay. At paragraph 77 of her reasons, she wrote:

The two part test of *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (F.C.T.D.), should be considered in respect of Siemens' motion for a stay. That test requires the Court to consider two questions, that is will the continuation of the action cause prejudice to the defendant, in this case Siemens, and will the stay cause an injustice to the plaintiffs, that is Irving and MMC.

contrat de services d'architecture navale pour le chargement et le transport des rotors.

[18] Pour tirer cette conclusion, la juge s'est fondée sur les arrêts rendus par la Cour suprême du Canada dans les affaires *ITO—International Terminals Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752 (*ITO*); *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; et *Isen c. Simms*, 2006 CSC 41, [2006] 2 R.C.S. 349 (*Isen*). Elle s'est également fondée sur l'arrêt rendu par notre Cour dans l'affaire *Radil Bros. Fishing Co. c. Canada (Ministère des Pêches et des Océans, Région du Pacifique)*, 2001 CAF 317, [2002] 2 C.F. 219 (*Radil*). Elle a de plus cité le paragraphe 22(1) et les alinéas 22(2)(e), (h) et (i) de la *Loi sur les Cours fédérales*. Elle a par ailleurs jugé pertinente la Loi sur la marine marchande et la LRMM, laquelle, au paragraphe 26(1), incorpore plusieurs des dispositions de la Convention. Au paragraphe 64 de sa décision, la juge fait les observations suivantes :

[TRADUCTION] Quel que soit le mérite des arguments invoqués par Siemens au sujet du droit d'Irving, de MMC et de BMT de limiter leur responsabilité, il est évident que les conclusions qui seront en fin de compte tirées sur ces questions le seront en fonction des dispositions de la LRMM et de la Convention. Autrement dit, le droit maritime canadien s'applique aux questions que Siemens soulève en ce qui concerne la limitation de la responsabilité d'Irving, de MMC et de BMT.

[19] Puis, à partir du paragraphe 67 de ses motifs, la juge s'est penchée sur les requêtes en suspension présentées par Siemens. Elle a conclu que le critère à deux volets énoncé consacré par la jurisprudence *Mon-Oil Ltd. c. Canada*, [1989] A.C.F. n° 227 (1<sup>re</sup> inst.) (QL), était le critère juridique approprié lorsqu'il s'agit de se prononcer sur l'opportunité d'accorder, ou non, la suspension. Au paragraphe 77 de ses motifs, elle observe :

[TRADUCTION] Le critère à deux volets consacré par la jurisprudence *Mon-Oil Ltd. c. Canada*, [1989] A.C.F. n° 227 (1<sup>re</sup> inst.) (QL) est celui dont il convient de tenir compte pour statuer sur la requête en suspension de Siemens. Ce critère exige que la Cour examine deux questions, en l'occurrence, celle de savoir si la poursuite de l'action causera un préjudice au défendeur, en l'espèce Siemens, et celle de savoir si la suspension fera subir une injustice aux demanderesse, c'est-à-dire à Irving et à MMC.

[20] The application of the *Mon-Oil* test led the Judge to dismiss both Siemens' motion for an interlocutory stay and its motion for a permanent stay. With regard to the interlocutory stay, she held that Siemens had not demonstrated that the limitation actions commenced by Irving and MMC would cause it prejudice. As a result, exercising her discretion, she declined to grant an interlocutory stay of the limitation actions. With regard to the motion for a permanent stay of the limitation actions, the Judge held that Siemens' argument that because Irving's conduct had been reckless and was thus not entitled to limit its liability, was premature. In her view, it was not possible, on the basis of the evidence, to conclude that Irving or MMC were not entitled to limit their liability in regard to Siemens' loss. At paragraphs 83 and 84 of her reasons, the Judge made the following remarks:

I am not persuaded that Siemens has presented evidence to show that it would be prejudiced by the continuation of the limitation proceedings. It has proceeded on the premise that the Defendants will not be able to limit liability, due to their conduct, relying on the application of Article 4 of the Convention. However, this is only an argument. The application of Article 4 will require evidence; see *Société Telus Communications v. Peracomo Inc.*, 2011 FC 494.

Regardless of the ultimate characterization of the Defendants' conduct, Siemens' current arguments do not demonstrate prejudice and in any event, legal arguments are no substitution for evidence.

[21] Finally, the Judge turned to the motions to enjoin filed by Irving and MMC, noting that these motions had been brought pursuant to section 33 of the MLA. She began, at paragraph 122 of her reasons, by stating that the first order of business was to determine the test applicable to the exercise of the power to enjoin. She referred to Prothonotary Hargrave's decision in *Canadian Pacific Railway Co. v. Sheena M (The)*, [2000] 4 F.C. 159 (T.D.) (*The Sheena M*), where the learned Prothonotary suggested that the tripartite test in

[20] L'application du critère de la jurisprudence *Mon-Oil* a conduit la juge à rejeter la requête en suspension interlocutoire et la requête en suspension permanente présentées par Siemens. S'agissant de la suspension interlocutoire, la juge a conclu que Siemens n'avait pas démontré qu'elle subirait un préjudice en raison des actions en limitation de responsabilité introduites par Irving et par MMC. Par conséquent, en vertu du pouvoir discrétionnaire qui lui était conféré, la juge a refusé d'ordonner la suspension interlocutoire des actions en limitation de responsabilité. En ce qui concerne la requête en suspension permanente des actions en limitation de responsabilité, la juge a qualifié de prématurée la thèse de Siemens portant qu'Irving avait agi témé- rairement et n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité. À son avis, il n'était pas possible, vu l'ensemble des preuves, de conclure qu'Irving et MMC n'étaient pas en droit de limiter leur responsabilité en ce qui concerne la perte subie par Siemens. Aux paragraphes 83 et 84 de ses motifs, la juge a formulé les observations suivantes :

[TRADUCTION] Je ne suis pas convaincue que Siemens a présenté des éléments de preuve permettant de conclure qu'elle subirait un préjudice si les instances en limitation de responsabilité devaient se poursuivre. Elle est partie du principe que les défenderesses ne seront pas en mesure de limiter leur responsabilité en raison de leur conduite, se fondant sur l'application de l'article 4 de la Convention. Il ne s'agit toutefois que d'une thèse. Il faudra faire la preuve de l'application de l'article 4 (*Société Telus Communications c. Peracomo Inc.*, 2011 CF 494).

Quelle que soit la façon dont on qualifiera, en fin de compte, le comportement des défenderesses, les arguments que Siemens a présentés jusqu'ici ne démontrent pas la réalité d'un préjudice et, en tout état de cause, aucun argument juridique ne saurait remplacer des éléments de preuve.

[21] Enfin, la juge s'est penchée sur les requêtes en interdiction présentés par Irving et par MMC, en faisant observer que ces requêtes avaient été présentées en vertu de l'article 33 de la LRMM. Elle a commencé, au paragraphe 122 de ses motifs, par déclarer que la première étape consistait à rechercher le critère applicable à l'exercice du pouvoir d'interdire. Elle a cité la décision *Canadien Pacifique Ltée c. Sheena M (Le)*, [2000] 4 C.F. 159 (1<sup>re</sup> inst.) (*Le Sheena M*), par laquelle le protonotaire Hargrave a dit que le critère à trois volets

*RJR — MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General)*, [1994] 1 S.C.R. 311 (*RJR — MacDonald*), was the test applicable to a motion to enjoin proceedings before another court or tribunal, noting however that in the case before him, the Prothonotary had not decided the point.

[22] The Judge then turned to subsection 33(1) of the MLA, which provides that the Federal Court may, on application by a person who may be entitled to limit his or her liability pursuant to section 28 or 29 of the MLA, take any step that it considers appropriate, including, *inter alia*, “enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court, tribunal or authority other than the Admiralty Court, in relation to the same-matter”. At paragraph 124 of her reasons, the Judge opined as follows:

The language of section 33 of the Act is very broad. Subsection 33(1) says that the “Admiralty Court... may take any steps it considers appropriate”, including the extraordinary remedy identified in paragraph 33(1)(c) of enjoining proceedings before any other court, tribunal or authority. The availability of this remedy indicates the value attached to the importance of adjudicating all issues relevant to the constitution and distribution of a limitation fund, in one forum. Proceeding in one Court contributes to the expeditious disposition of issues relating to limitation of liability.

[23] The Judge then stated, at paragraph 125 of her reasons, that “[t]he concept of ‘appropriate’ includes the element of suitability.” Turning to the facts before her, she opined that both the action commenced by Siemens in the Ontario Superior Court and the limitation actions commenced by Irving and MMC in the Federal Court were proceedings in relation to the same “subject matter”, i.e. “damage to the rotors, liability for that damage and any limitation of that liability” (Judge’s reasons, paragraph 128).

[24] The Judge was also of the view that proceeding with the limitation actions in the Federal Court and enjoining Siemens from pursuing its proceedings in the

consacré par la jurisprudence *RJR — MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 R.C.S. 311 (*RJR — MacDonald*), était celui qui jouait en matière de requête visant à interdire l’introduction d’instances devant d’autres tribunaux en faisant toutefois observer que, dans l’affaire dont il était saisi, le protonotaire ne s’était pas prononcé sur la question.

[22] La juge s’est ensuite penchée sur le paragraphe 33(1) de la LRMM, qui dispose que, saisie d’une demande présentée par une personne susceptible de pouvoir limiter sa responsabilité en vertu des articles 28 ou 29 de la LRMM, la Cour fédérale peut prendre toute mesure qu’elle juge indiquée, notamment, « empêcher toute personne d’intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité ». Au paragraphe 124 de ses motifs, la juge fait les observations suivantes :

[TRADUCTION] Le libellé de l’article 33 de la Loi est très large. Le paragraphe 33(1) dispose que la « Cour d’amirauté peut prendre toute mesure qu’elle juge indiquée », y compris la mesure extraordinaire prévue à l’alinéa 33(1)c), c’est-à-dire celle consistant à interdire l’introduction d’une instance devant tout autre tribunal ou autorité. La possibilité offerte à la Cour de prendre cette mesure témoigne de l’importance que le législateur a accordée au règlement par un seul et même tribunal de toutes les questions se rapportant à la constitution et à la répartition du fonds de limitation. Le fait d’exiger que les recours soient exercés devant un tribunal unique favorise le règlement expéditif des questions litigieuses se rapportant à la limitation de la responsabilité.

[23] La juge observe ensuite, au paragraphe 125 de ses motifs, que [TRADUCTION] « le concept de la “mesure indiquée” englobe celui de convenance ». Tenant compte des faits portés à sa connaissance, la juge s’est dite d’avis que l’action introduite par Siemens devant la Cour supérieure de l’Ontario et les actions en limitation de responsabilité intentées par Irving et par MMC devant la Cour fédérale étaient des instances se rapportant au même « objet » c’est-à-dire, [TRADUCTION] « les dommages subis par les rotors, la responsabilité relative à ce dommage et toute limite pouvant être apportée à cette responsabilité » (motifs de la juge, paragraphe 128).

[24] La juge s’est également dite d’avis que l’instruction des actions en limitation de responsabilité devant la Cour fédérale et le fait d’interdire à Siemens de

Ontario Superior Court would save significant costs to the parties. She reasoned as follows at paragraph 137 of her reasons:

The fact that Siemens' claim is in the millions is not a principled reason to postpone adjudication of the issues in the limitation proceedings, foremost whether limitation of liability is available. Indeed, in my opinion the discrepancy between the amount claimed and the *prima facie* amount of the limitation fund is a factor weighing heavily in favour of proceeding with the limitation actions and enjoining the liability action. This is a practical consideration which the Court acknowledges. There will be significant costs saved for all parties and persons by proceeding in this manner.

[25] Also of relevance, in the Judge's opinion, was the fact that the class of potential plaintiffs or claimants against the limitation fund remained unknown and that it was open for Siemens to begin another action in the Federal Court or to file a counterclaim in the limitation actions in which it was a defendant. At paragraph 156 of her reasons, the Judge summarized her view of the matter in the following terms:

Contrary to Siemens' submissions, the Federal Court is the most efficient forum to determine all the issues relative to the Incident. It is beyond doubt that the Federal Court has jurisdiction over the issue of liability. Only the Federal Court has jurisdiction over the constitution and distribution of a limitation fund. While such a fund may be incidental to the determinations of liability and limitation, having the entirety of the proceedings considered in one Court would be the most efficient. The issue of entitlement to limit can be determined in the limitation actions.

[26] As a result, the Judge allowed the motions to enjoin and ordered that no proceedings be continued or commenced before any court or tribunal other than the Federal Court, in respect of the incident.

[27] I should also say that in addition to disposing of the motions to stay and the motions to enjoin, the Judge ordered the establishment of a limitation fund pursuant

poursuivre les instances qu'elle avait introduites devant la Cour supérieure de l'Ontario feraient épargner beaucoup de frais aux parties. Elle a ainsi raisonné au paragraphe 137 de ses motifs :

[TRADUCTION] Le fait que la demande de Siemens se chiffre à plusieurs millions de dollars ne constitue pas une raison logique justifiant de remettre à plus tard le règlement des questions en litige dans les instances en limitation de responsabilité si tant est qu'une telle limitation soit possible en l'espèce. J'estime d'ailleurs que l'écart qui existe entre le montant réclamé et le montant du fonds de limitation est un facteur qui milite fortement en faveur de la décision d'instruire les actions en limitation de responsabilité et d'interdire l'action en responsabilité. Il s'agit là de considérations d'ordre pratique dont la Cour prend acte. Procéder de cette façon permettra aux parties et à chacun de réaliser d'importantes économies.

[25] La juge s'est également dite d'avis qu'il était important de tenir compte du fait qu'on ignorait encore de qui serait composé le groupe d'éventuels demandeurs ou créanciers du fonds et qu'il était loisible à Siemens d'introduire une autre action devant la Cour fédérale ou de former une demande reconventionnelle dans les actions en limitation de responsabilité dans lesquelles elle était défenderesse. Au paragraphe 156 de ses motifs, la juge résume son opinion de la question de la manière suivante :

[TRADUCTION] Contrairement à ce que prétend Siemens, la Cour fédérale est la juridiction la mieux à même de trancher l'ensemble des questions relatives à l'incident. Il ne fait aucun doute que la Cour fédérale a compétence sur la question de la responsabilité. Seule la Cour fédérale a compétence sur la constitution et la répartition du fonds de limitation. Bien que ce fonds puisse constituer un aspect accessoire de la responsabilité et de la limitation de la responsabilité, il sera plus efficace de faire examiner toutes ces questions par un seul tribunal. La question du droit de limiter sa responsabilité ne peut être tranchée que dans le cadre d'une action en limitation de responsabilité.

[26] La juge a, par conséquent, fait droit aux requêtes visant à empêcher l'introduction d'autres instances et elle a interdit l'introduction ou la poursuite d'une instance devant tout autre tribunal que la Cour fédérale relativement à l'incident en question.

[27] Je tiens par ailleurs à signaler qu'en plus de statuer sur les requêtes en suspension et les requêtes en interdiction, la juge a ordonné la constitution d'un fonds

to Articles 9 and 11 of the Convention. In making this order, the Judge reasoned as follows. First, the Federal Court was the “Admiralty Court”, as defined at section 2 of the MLA. Second, by reason of section 32 of the MLA, the Federal Court had exclusive jurisdiction with regard to the constitution and distribution of a limitation fund. Lastly, the barge was a ship of less than 300 tonnes in regard to which the maximum liability for all claims, pursuant to paragraph 29(b) of the MLA, was \$500 000.

### The Issues

[28] In order to determine the appeals before us, the following issues must be addressed:

- a. What is the appropriate standard of review?
- b. Whether the Federal Court has jurisdiction over Siemens’ action for damages.
- c. Whether the Judge erred in enjoining Siemens and others from pursuing their claims against Irving and MMC in a tribunal other than the Federal Court.
- d. Whether the Judge erred in dismissing Siemens’ motions for a stay of the limitation actions commenced in the Federal Court.

### Analysis

#### *1. What is the appropriate standard of review?*

[29] The Judge’s order enjoining Siemens and others from commencing or continuing proceedings in any court other than the Federal Court and her order dismissing Siemens’ motions for a stay of the Federal Court proceedings, are mostly discretionary orders, to which deference is usually accorded on appeal. However, this Court is entitled to substitute its own discretion if the Judge is found to have given insufficient weight to

de limitation conformément aux articles 9 et 11 de la Convention. Pour rendre cette ordonnance, la juge a tenu le raisonnement suivant. En premier lieu, la Cour fédérale est la Cour d’amirauté dont il est question à l’article 2 de la LRMM. Deuxièmement, en raison de l’article 32 de la LRMM, la Cour fédérale a compétence exclusive en ce qui concerne la constitution et la répartition du fonds de limitation. Enfin, la péniche était un navire jaugeant moins de 300 tonneaux pour lequel la responsabilité maximale pour toute réclamation était de 500 000 \$ selon l’alinéa 29b) de la LRMM.

### Questions en litige

[28] Pour statuer sur les appels dont nous sommes saisis, nous sommes appelés à répondre aux questions suivantes :

- a. Quelle est la norme de contrôle appropriée?
- b. La Cour fédérale a-t-elle compétence sur l’action en dommages-intérêts de Siemens?
- c. La juge a-t-elle commis une erreur en interdisant à Siemens et à d’autres personnes de poursuivre leur demande contre Irving et MMC devant un autre tribunal que la Cour fédérale?
- d. La juge a-t-elle commis une erreur en rejetant les requêtes présentées par Siemens en suspension des actions en limitation de responsabilité introduites devant la Cour fédérale?

### Analyse

#### *1. Quelle est la norme de contrôle appropriée?*

[29] L’ordonnance par laquelle la juge a interdit à Siemens et à toute autre personne d’introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal que la Cour fédérale ainsi que l’ordonnance par laquelle elle a rejeté les requêtes présentées par Siemens en suspension des instances introduites devant la Cour fédérale, sont d’abord et avant tout des ordonnances discrétionnaires à l’égard desquelles il convient de faire preuve de

relevant factors, proceeded on a wrong legal principle, misapprehended the facts or an obvious injustice would otherwise arise from the discretionary order (see: *Elders Grain Co. v. Ralph Misener (The)*, 2005 FCA 139, [2005] 3 F.C.R. 367, at paragraph 13; *Éditions Ecosociété Inc. v. Banro Corp.*, 2012 SCC 18, [2012] 1 S.C.R. 636, at paragraph 41). The criteria for exercising legal discretion are legal criteria and, hence, their definition or misapplication raise questions of law that are subject to appellate review (see: *British Columbia (Minister of Forests) v. Okanagan Indian Band*, 2003 SCC 71, [2003] 3 S.C.R. 371, at paragraph 43).

2. *Whether the Federal Court has jurisdiction over Siemens' action for damages*

[30] As I indicated earlier, the Judge had no difficulty concluding that the proceedings to which the incident gave rise fell within the maritime jurisdiction of the Federal Court. In my view, Siemens' action against Irving and MMC is within the Federal Court's maritime jurisdiction and, as a result, the Judge made no error in so concluding.

[31] Siemens argues, at paragraphs 85–91 of its memorandum of fact and law, that “some or all of the matters raised in the Ontario action are not maritime in nature, and thus outside the jurisdiction of the Federal Court” (Siemens' memorandum, paragraph 85). It further argues, at paragraph 89, that its claim is directed at Irving's failure to direct a complete transportation plan, adding that the fact that Irving's breach of the transportation plan “happened to materialize when the rotors were being loaded onto a barge does not change the nature” of its claim. Siemens also argues that since neither MMC nor BMT are shipowners under the MLA, its claim against them does not fall under the enumerated heads of jurisdiction under subsection 22(2) of the *Federal Courts Act*, nor under the general grant of jurisdiction under subsection 22(1).

déférence en appel. Notre Cour peut toutefois substituer sa propre conclusion discrétionnaire à celle de la juge si elle estime que celle-ci dernière n'a pas accordé suffisamment d'importance à certains facteurs pertinents, s'est fondée sur un principe de droit erroné ou a mal interprété les faits ou si une injustice flagrante découle par ailleurs de son ordonnance discrétionnaire (*Elders Grain Co. c. Ralph Misener (Le)*, 2005 CAF 139, [2005] 3 R.C.F. 367, au paragraphe 13; *Éditions Ecosociété Inc. c. Banro Corp.*, 2012 CSC 18, [2012] 1 R.C.S. 636, au paragraphe 41). Les conditions d'exercice d'un pouvoir discrétionnaire sont des critères juridiques et leur définition, tout comme leur non-application ou leur mauvaise application, soulèvent des questions de droit susceptibles de réformation en appel (*Colombie-Britannique (Ministre des Forêts) c. Bande indienne Okanagan*, 2003 CSC 71, [2003] 3 R.C.S. 371, au paragraphe 43).

2. *La Cour fédérale a-t-elle compétence sur l'action en dommages-intérêts de Siemens?*

[30] Comme je l'ai déjà précisé, la juge a conclu sans hésiter que l'instance à laquelle l'incident avait donné lieu relevait de la compétence maritime de la Cour fédérale. À mon avis, l'action intentée par Siemens contre Irving et MMC relève effectivement de la compétence maritime de la Cour fédérale et, par conséquent, la juge n'a pas commis d'erreur en tirant cette conclusion.

[31] Siemens soutient, aux paragraphes 85 à 91 de son mémoire des faits et du droit, que [TRADUCTION] « une partie ou la totalité des questions soulevées dans l'action intentée en Ontario ne sont pas de nature maritime et elles échappent donc à la compétence de la Cour fédérale » (mémoire de Siemens, paragraphe 85). Siemens ajoute, au paragraphe 89, que sa demande concerne le défaut d'Irving de mettre en œuvre un plan de transport complet, ajoutant que le fait que le non-respect du plan de transport d'Irving se soit produit [TRADUCTION] « alors qu'on était en train de charger les rotors dans la péniche » ne change rien à la nature de sa demande. Siemens soutient également que, comme ni MMC ni BMT ne sont des propriétaires de navire au sens de la LRMM, la demande qu'elle a introduite contre ces dernières ne fait pas partie des chefs de compétence énumérés au

[32] Both Irving and MMC take the position that there is maritime jurisdiction in the Federal Court over Siemens' claim for damages.

[33] My reasons for concluding that the Judge made no error on this point are as follows.

[34] Beginning at paragraph 38 of her reasons, the Judge comprehensively reviewed the Federal Court's maritime jurisdiction. The general grant of maritime jurisdiction to the Federal Court is found in section 22 of the *Federal Courts Act*. It is very broad and includes any claim under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to navigation or shipping. For greater certainty, subsection 22(2) non-exhaustively lists a variety of claims that fall within this jurisdiction. More particularly, the Court has jurisdiction in respect of:

22. ...

Maritime jurisdiction

(2) Without limiting the generality of subsection (1), for greater certainty, the Federal Court has jurisdiction with respect to all of the following:

...

(e) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of, or any property in or on or being loaded on or off, a ship;

...

(h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise; [Emphasis added.]

paragraphe 22(2) de la *Loi sur les Cours fédérales*, pas plus qu'elle ne relève de la compétence générale prévue au paragraphe 22(1).

[32] Irving et MMC soutiennent toutes les deux que la Cour fédérale a la compétence maritime sur l'action en dommages-intérêts de Siemens.

[33] Voici les raisons pour lesquelles j'estime que la juge n'a pas commis d'erreur sur ce point.

[34] À partir du paragraphe 38 de ses motifs, la juge examine en détail la question de la compétence maritime de la Cour fédérale. L'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales* confère à la Cour fédérale la compétence générale en matière maritime. Cette compétence, très large, englobe toute demande présentée au titre du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande. Pour plus de certitude, le paragraphe 22(2) donne une liste non exhaustive des cas relevant de cette compétence. Plus particulièrement, la Cour a compétence dans les cas suivants :

22. [...]

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), elle a compétence dans les cas suivants:

Compétence maritime

[...]

e) une demande d'indemnisation pour l'avarie ou la perte d'un navire, notamment de sa cargaison ou de son équipement ou de tout bien à son bord ou en cours de transbordement;

[...]

h) une demande d'indemnisation pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, notamment dans le cas des bagages ou effets personnels des passagers;

i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie; [Non souligné dans l'original.]



[35] Once a particular claim is found to fall within the enumerated headings, there is necessarily substantive maritime law to support the claim (see: *Skaarup Shipping Corp. v. Hawker Industries Ltd.*, [1980] 2 F.C. 746 (C.A.)).

[36] By its express wording, subsection 22(1) bestows *concurrent original* jurisdiction on the Federal Court. As courts of inherent jurisdiction, provincial superior courts also have general jurisdiction over maritime matters, which can only be extinguished by clear and explicit statutory language (see: *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437 (*Ordon Estate*); *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206). Thus, provincial superior courts can assume jurisdiction over maritime matters so long as they respect the rules of private international law. Hence, a provincial superior court will have jurisdiction if a defendant is present in its geographical territory, the defendant consents to the court's jurisdiction (either contractually or through attornment) or a real and substantial connection between the litigation's subject-matter and the province exists (see: *Club Resorts Ltd. v. Van Breda*, 2012 SCC 17, [2012] 1 S.C.R. 572 (*Van Breda*), at paragraph 79; *Breedon v. Black*, 2012 SCC 19, [2012] 1 S.C.R. 666, at paragraph 19).

[37] The scope of the Federal Court's maritime jurisdiction has been litigated on numerous occasions. In *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779 (*Monk*), the Supreme Court held that the test for determining whether the subject-matter under consideration was one of maritime law required that the subject-matter be "so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law" [at page 795]. The test can be made out even if the parties are not privy to a formal maritime contract: see *Monk*, at page 800. More recently, this test was reiterated by the Supreme Court in *Ordon Estate*, at paragraph 46, and in *Isen*, at paragraph 21.

[38] A number of cases illustrate the application of this deceptively simple principle. A claim against the vendor of vegetable oil drums which leaked and caused damage

[35] Dès lors qu'il est conclu que la demande relève de l'un des chefs de compétence énumérés, il y a nécessairement des règles de droit maritime qui appuient la demande au fond (*Skaarup Shipping Corp. c. Hawker Industries Ltd.*, [1980] 2 C.F. 746 (C.A.)).

[36] Le texte du paragraphe 22(1) confère expressément à la Cour fédérale compétence *concurrente en première instance*. En tant que juridictions investies d'une compétence inhérente, les cours supérieures provinciales ont également compétence générale en matière maritime qui ne peut être écartée que par une disposition législative claire et explicite (*Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437 (*Succession Ordon*); *Ontario (Procureur Général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206). Ainsi, les cours supérieures provinciales peuvent exercer leur compétence en matière maritime dès lors qu'elles respectent les règles du droit international privé. Ainsi, une cour supérieure provinciale est compétente si le défendeur se trouve à l'intérieur de son ressort, si le défendeur consent à se soumettre à la compétence de la Cour (soit par contrat, soit en reconnaissant la compétence de la Cour) ou s'il existe un lien réel et substantiel entre l'objet de litige et la province en cause (*Club Resorts Ltd. c. Van Breda*, 2012 CSC 17, [2012] 1 R.C.S. 572 (*Van Breda*), au paragraphe 79; *Breedon c. Black*, 2012 CSC 19, [2012] 1 R.C.S. 666, au paragraphe 19).

[37] La portée de la compétence maritime de la Cour fédérale a été débattue à de nombreuses reprises devant les tribunaux. Dans l'arrêt *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779 (*Monk*), la Cour suprême a expliqué que, pour rechercher si l'objet du litige relève du droit maritime, il faut que la question examinée soit « entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale » [à la page 795]. On peut satisfaire à ce critère même si les parties n'ont pas conclu de contrat maritime formel (*Monk*, à la page 800). Plus récemment, ce critère a été repris par la Cour suprême par les arrêts *Succession Ordon*, au paragraphe 46, et *Isen*, au paragraphe 21.

[38] On compte plusieurs jurisprudences qui illustrent l'application de ce principe d'une apparente simplicité. Ainsi, la Cour a estimé que la demande visant un vendeur

to a ship was found to be a matter of maritime law: *Pakistan National Shipping Corp. v. Canada*, [1997] 3 F.C. 601 (C.A.). Stuffing a container that was to be placed on a ship was also found to raise maritime issues: *Caterpillar Overseas S.A. v. Canmar Victory (The)*, 1999 CanLII 9118, 250 N.R. 192 (F.C.A.), affg 1998 CanLII 8259, 153 F.T.R. 266 (F.C.T.D.). Claims relating to warehousing and storing of goods after their unloading from a ship were also found to be of a maritime nature: in *Pantainer Ltd. v. 996660 Ontario Ltd.*, 2000 CanLII 15080, 5 B.L.R. (3d) 237 (F.C.T.D.) and in *ITO*. However, personal injury suffered when attaching a pleasure craft to a trailer on land using a bungee cord, although occurring very close to water, was found not to constitute a maritime matter (see: *Isen*), nor was a shipowner's action against an agent regarding a contract to negotiate fishing licences found to be within the Federal Court's jurisdiction (see: *Radil*).

[39] The essence of Siemens' argument is that its claims are not maritime in nature because Irving agreed to provide a "full transportation plan" and that the property damage just "happened to occur when being loaded onto a barge" (Siemens' memorandum, paragraph 89). This appears to be the same argument made before the Judge.

[40] With respect to the first prong of Siemens' argument, the Judge clearly set out the factors which, in her opinion, justified a conclusion that Siemens' claim was maritime in nature. At paragraphs 54–56 of her reasons, the Judge opined as follows:

The Incident occurred on the water. Preparations for the transportation of the rotors involved marine surveyors, that is MMC and BMT, and a cargo insurer, that is AXA. The rotors were on board a ship, that is the SPM 125. The Incident was investigated in accordance with the Transport Canada Marine

de fûts d'huile végétale qui coulaient et qui avaient causé des dommages à un navire relevait du droit maritime (*Pakistan National Shipping Corp. c. Canada*, [1997] 3 C.F. 601 (C.A.)). L'emballage de marchandises dans un conteneur devant être chargé à bord d'un navire a également été considéré comme soulevant des questions de droit maritime (*Caterpillar Overseas S.A. c. Canmar Victory (Le)*, 1999 CanLII 9118 (C.A.F.), confirmant 1998 CanLII 8259 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.)). Les demandes se rapportant à l'entreposage de marchandises après leur déchargement d'un navire ont également été considérées comme relevant du droit maritime (*Pantainer Ltd. c. 996660 Ontario Ltd.*, [2000] CanLII 15080 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.) et dans l'arrêt *ITO*). Toutefois, les lésions corporelles qu'a subies une personne en attachant un bateau de plaisance à une remorque située sur la terre ferme à l'aide d'une corde élastique ont été considérées comme ne relevant pas du droit maritime, malgré le fait que l'incident s'était produit tout près de l'eau (*Isen*). La Cour a tiré la même conclusion dans le cas d'une action intentée par un propriétaire de navire contre un mandataire au sujet d'un contrat de négociation de permis de pêche. Dans les deux cas, il a été jugé que la demande ne relevait pas de la compétence de la Cour fédérale (*Radil*).

[39] Siemens soutient essentiellement que ses demandes ne relèvent pas du droit maritime parce qu'Irving a accepté de fournir un [TRADUCTION] « plan de transport complet » et que les dommages matériels sont survenus [TRADUCTION] « alors qu'on était en train de charger les rotors dans la péniche » (mémoire de Siemens, paragraphe 89). Il semble que ce soit la même thèse que celle qui avait été invoquée devant la juge.

[40] En ce qui concerne le premier volet de l'argument de Siemens, la juge a clairement exposé les facteurs qui, à son avis, justifiaient la conclusion que la demande de Siemens relevait du droit maritime. Aux paragraphes 54 à 56 de ses motifs, la juge a exprimé l'opinion suivante :

[TRADUCTION] L'incident s'est produit sur un plan d'eau. Des experts maritimes ont participé aux mesures préparatoires au transport, en l'occurrence MMC et BMT, ainsi qu'un assureur de cargaison, AXA. Les rotors se trouvaient à bord d'un navire, le SPM 125. L'incident a fait l'objet d'une enquête

Safety Policy for investigating maritime occurrences under the authority of section 219 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

The misrepresentations alleged by Siemens relate to the preparation for loading the barge, raising an issue of seaworthiness. That issue is subject to applicable admiralty laws, principles and practices.

The alleged breach of contract and negligence relate to an agreement for the carriage of goods by sea. Siemens argues that the purchase order, which is a contract, is not a matter subject to Canadian maritime law. Nevertheless, the object of that contract is the transportation of the rotors from the harbour in Saint John to the nuclear plant at Point Lepreau. The obligation of a carrier, in respect of a contract of carriage of goods, is to safely load and deliver the goods; see *The "Muncaster Castle"*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 (H.L.).

[41] Thus, the Judge reviewed the factual context of Siemens' claim as required by the Supreme Court. The factors which she considered clearly support her conclusion that the subject-matter of Siemens' claim is sufficiently connected to maritime matters to be within the Federal Court's jurisdiction. Further, to the extent that Siemens is relying on the form of its agreement with Irving to avoid maritime jurisdiction, its argument must fail based on the Supreme Court's decision in *Monk*.

[42] With regard to the second prong of Siemens' argument, i.e. that the damage to the rotors "happened to materialize when the rotors were being loaded onto a barge does not change the nature" of its claim and, hence, that its claim is not of a maritime nature, the Judge referred to the Supreme Court's decision in *Isen* where the Court, at paragraph 22, made the following remarks:

Commercial shipping was traditionally viewed as within the scope of Parliament's jurisdiction over navigation and shipping. Shipping contracts involve not only the safe carriage of goods over the sea, but also the movement of goods on and off a ship.

en vertu de l'article 219 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* conformément à la politique de sécurité maritime de Transports Canada relative aux enquêtes portant sur les incidents maritimes.

Les allégations de fausses déclarations formulées par Siemens concernaient la préparation du chargement des rotors à bord de la péniche, ce qui soulevait par conséquent la question de la navigabilité, laquelle question était assujettie aux règles, principes et pratiques applicables en matière de droit maritime.

La prétendue rupture de contrat et la prétendue négligence se rapportaient à un contrat de transport de marchandises par mer. Siemens soutient que la commande, qui constitue un contrat, n'est pas une question qui relève du droit maritime canadien. Néanmoins, l'objet du contrat est le transport des rotors entre le port de Saint John et la centrale nucléaire de Point Lepreau. L'obligation du transporteur, en ce qui concerne le contrat de transport de marchandises, consiste à charger et à transporter les marchandises en toute sécurité (*The « Muncaster Castle »*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 (H.L.)).

[41] La juge a donc tenu compte des faits entourant la demande de Siemens, comme l'exige la Cour suprême. Les facteurs dont elle a tenu compte vont, de toute évidence, dans le sens de sa conclusion que l'objet de la demande de Siemens était suffisamment rattaché à des questions du droit maritime pour relever de la compétence de la Cour fédérale. De plus, dans la mesure où Siemens se fonde sur la forme de l'entente qu'elle a conclue avec Irving pour se soustraire à la compétence maritime, sa thèse doit être écartée suivant l'enseignement de l'arrêt *Monk* de la Cour suprême.

[42] En ce qui concerne le second volet de l'argument de Siemens, en l'occurrence le fait que les dommages causés aux rotors soient survenus [TRADUCTION] « alors qu'on était en train de charger les rotors dans la péniche ne change rien à la nature » de sa demande et que celle-ci n'est donc pas de nature maritime, la juge a cité l'arrêt *Isen* où la Cour suprême a fait les observations suivantes, au paragraphe 22 :

La navigation commerciale est traditionnellement considérée comme relevant de la compétence du Parlement sur la navigation et les bâtiments ou navires. Les contrats de transport maritime visent non seulement le transport en toute sécurité de marchandises par voie maritime, mais également le déplacement des marchandises lors des chargements et déchargements du navire.

[43] It is indisputable that Siemens' claim arises from the movement of goods onto a ship. In my view, Siemens' claim against Irving and MMC is clearly of a maritime nature. The fact that the agreement was made in the form of a purchase order, that Siemens argues that the precise promise that was breached was Irving's promise to provide "a complete transportation plan" or that the rotors were near the port or the barge are, in my respectful view, of no relevance. Siemens' claim is one arising from an agreement relating to the carriage of goods in or on a ship, it is a claim for loss or damage to goods carried in or on a ship, and it is also a claim for damage to or loss of cargo or property in or on or being loaded on or off a ship (paragraphs 22(2)(e), (h) and (i) of the *Federal Courts Act*).

[44] Consequently, the Judge's conclusion on this point is, in my opinion, without error.

[45] I now turn to the third issue.

3. *Whether the judge erred in enjoining Siemens and others from pursuing their claims against Irving and MMC in a tribunal other than the Federal Court*

[46] In order to give answers to this question and to the following one with regard to the motions to stay the Federal Court proceedings, it is necessary to have a brief look at the MLA, the Convention and the Protocol amending the Convention (the Protocol). I note that subsection 26(1) of the MLA provides that Articles 1 to 15 and 18 of the Convention and Articles 8 and 9 of the Protocol have the force of law in Canada. It is of crucial importance to remember that the provisions of the MLA at issue in this appeal, particularly those pertaining to the right to limit liability and the constitution and distribution of a limitation fund, are meant to give effect to the Convention of 1976 and the Protocol of 1996.

[43] Il est incontestable que la demande de Siemens découle du transport de marchandises à bord d'un navire. À mon avis, la demande présentée par Siemens contre Irving et MMC relève nettement du droit maritime. Le fait qu'une entente ait été conclue sous forme de commande d'achat, que Siemens soutienne que la promesse à laquelle Irving a manqué était celle de fournir [TRADUCTION] « un plan de transport complet » ou le fait encore que les rotors se trouvaient près du port ou de la péniche n'ont, à mon humble avis, aucune pertinence. La demande de Siemens découle d'une entente se rapportant au transport de marchandises se trouvant à bord d'un navire; il s'agit d'une demande portant sur la perte ou les dommages subis par des marchandises transportées à bord d'un navire et il s'agit également d'une demande d'indemnisation pour l'avarie ou la perte de la cargaison d'un navire ou de tout bien à son bord ou en cours de transbordement (alinéas 22(2)e, h) et i) de la *Loi sur les Cours fédérales*).

[44] En conséquence, la conclusion que la juge a tirée sur ce point est, à mon avis, irréprochable.

[45] Je passe maintenant à l'examen de la troisième question.

3. *La juge a-t-elle commis une erreur en interdisant à Siemens et à d'autres personnes de poursuivre leur demande contre Irving et MMC devant un autre tribunal que la Cour fédérale?*

[46] Pour pouvoir répondre à cette question et à la question suivante concernant les requêtes en radiation des instances introduites devant la Cour fédérale, il est nécessaire d'examiner brièvement la LRMM, de même que la Convention et le Protocole modifiant la Convention (le Protocole). Je relève que le paragraphe 26(1) de la LRMM prévoit que les articles 1 à 15 et l'article 18 de la Convention et les articles 8 et 9 du Protocole ont force de loi au Canada. Il est d'une importance cruciale de se rappeler que les dispositions de la LRMM qui sont en cause dans le présent appel, en particulier celles concernant le droit de limiter sa responsabilité et celles portant sur la constitution et la répartition du fonds de limitation, sont censées donner effet à la Convention de 1976 et au Protocole de 1996.

[47] Prior to Canada's adoption of the 1976 Convention and the 1996 Protocol, the relevant provisions of the *Canada Shipping Act* [R.S.C. 1970, c. S-9] gave effect to the *International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships*, Brussels, 10 October 1957 (the 1957 Convention). Under that regime, a shipowner, in order to limit his liability, had the burden of establishing that damage or loss caused by his ship did not result from his fault or privity (see: *Stein et al v. "Kathy K" et al. (The Ship)*, [1976] 2 S.C.R. 802 (*The Kathy K*); *Rhône (The) v. Peter A.B. Widener (The)*, [1993] 1 S.C.R. 497) (*The Rhône*). The relevant provisions of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, as they read at the relevant time, are as follows:

647. ...

Limitation  
of liability  
of ship  
owners

(2) The owner of a ship, whether registered in Canada or not, is not, where any of the following events occur without his actual fault or privity, namely,

...

(d) where any loss or damage is caused to any property, other than property described in paragraph (b), or any rights are infringed through

(i) the act or omission of any person, whether on board that ship or not, in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, or

(ii) any other act or omission of any person on board that ship; liable for damages beyond the following amounts, namely,

...

(f) in respect of any loss or damage to property or any infringement of any rights mentioned in paragraph (d), an aggregate amount equivalent

[47] Avant que le Canada n'adopte la Convention de 1976 et le Protocole de 1996, les dispositions pertinentes de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [S.R.C. 1970, ch. S-9] donnaient effet à la *Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*, Bruxelles, 10 octobre 1957 (la Convention de 1957). Suivant ce régime, pour pouvoir limiter sa responsabilité, le propriétaire d'un navire devait établir que le dommage ou la perte causés par son navire s'était produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part (*Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire)*, [1976] 2 R.C.S. 802 (*Le Kathy K*); *Rhône (Le) c. Peter A.B. Widener (Le)*, [1993] 1 R.C.S. 497) (*Le Rhône*). Les dispositions pertinentes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, ch. S-9, dans leur version en vigueur à l'époque en cause, prévoyaient :

647. [...]

(2) Le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, n'est pas, lorsque l'un quelconque des événements suivants se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

[...]

d) avarie ou perte de biens, autres que ceux qui sont mentionnés à l'alinéa b), ou violation de tout droit

(i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers, ou

(ii) par quelque autre acte ou omission de la part d'une personne à bord du navire; responsable des dommages-intérêts au-delà des montants suivants, savoir:

[...]

f) à l'égard de toute avarie ou perte de biens ou de toute violation des droits dont fait mention l'alinéa d), un montant global équivalent à

Limitation  
de la  
responsabi-  
lité des  
propriétaires  
de navires

	to 1,000 gold francs for each ton of that ship's tonnage.	1,000 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire.	
	...	[...]	
Extension of limitation of liability	<b>649.</b> (1) Sections 647 and 648 extend and apply to	<b>649.</b> (1) Les articles 647 et 648 s'étendent et s'appliquent	Extension de la limitation de la responsabilité
	...	[...]	
	...any person acting in the capacity of master or member of the crew of a ship and to any servant of the owner or of any person described in paragraphs (a) to (c) where any of the events mentioned	[...] à toute personne agissant en qualité de capitaine ou à tout membre de l'équipage d'un navire et à tout employé du propriétaire ou de toute personne dont font mention les alinéas a) à c)	
	in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur, whether with or without his actual fault or privity.	lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas 647(2)a) à d) se produit, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part.	
Limit of total liability	(2) The limits set by section 647 to the liabilities of all persons whose liability is limited by section 647 and subsection (1) of this section arising out of a distinct occasion on which any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occurred apply to the aggregate of such liabilities incurred on that occasion. [Emphasis added.]	(2) Les limites que l'article 647 impose aux obligations de toutes les personnes dont la responsabilité est restreinte par l'article 647 et le paragraphe (1) du présent article, qui découlent d'une occasion distincte où est survenu l'un ou l'autre des événements mentionnés aux alinéas 647(2)a) à d), s'appliquent à l'ensemble desdites obligations encourues à cette occasion. [Non souligné dans l'original.]	Limite de la responsabilité globale
	[48] Where a shipowner was successful in establishing that he was entitled to limit his liability for a loss or damage, the limitation fund for vessels of a tonnage of less than 300 tonnes was somewhere in the region of \$30 000 to \$50 000 (see: <i>The Rhône</i> ).	[48] Lorsque le propriétaire de navire réussissait à démontrer qu'il était en droit de limiter sa responsabilité pour une perte ou un dommage, le fonds de limitation se situait entre 30 000 et 50 000 \$ dans le cas des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux ( <i>Le Rhône</i> ).	
	[49] In 1998, Canada adopted the 1976 Convention and the 1996 Protocol. Two major changes resulted from the adoption of the new regime. First, by reason of Article 4 of the Convention, the burden is now on a claimant seeking to prevent a shipowner from limiting his liability to demonstrate that the loss or damage "resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result." Second, by reason of Article 15, paragraph 2(b) of the Convention, which allows state parties to regulate the limitation fund pertaining to vessels of less than 300 tonnes, Canada has set the limitation for such ships at \$500 000 for loss or	[49] En 1998, le Canada a adopté la Convention de 1976 et le Protocole de 1996. L'adoption de ce nouveau régime a donné lieu à deux importants changements. Premièrement, en raison de l'article 4 de la Convention, c'est maintenant au demandeur qui cherche à empêcher le propriétaire de navire de limiter sa responsabilité qu'il incombe de démontrer que la perte ou « que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ». En second lieu, en raison de l'alinéa (2)b) de l'article 15 de la Convention, lequel permet aux États Parties de réglementer le fonds	

damage other than loss of life or personal injury (specifically, at paragraph 29(b) of the MLA).

[50] On the one hand, section 2 of the MLA defines the “Admiralty Court” as being the Federal Court and confers upon that Court exclusive jurisdiction with respect to any matter pertaining to the constitution and distribution of a limitation fund under Articles 11 to 13 of the Convention (see: subsection 32(1) of the MLA). On the other hand, subsection 32(2) of the MLA provides that where a person may limit his liability pursuant to sections 28, 29 and 30 of the MLA or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, that person may assert his right to limit either by way of a defence filed to an action or by way of an action or counterclaim for declaratory relief in any court of competent jurisdiction in Canada. In other words, the MLA gives a shipowner the right to choose the forum in which he will assert his right to limit, irrespective of the forum in which the claimant has filed or may file his or her action for damages. In the present instance, both Irving and MMC are seeking to assert their right to limit their liability by way of an action for declaratory relief filed in the Federal Court.

[51] Finally, section 33 of the MLA allows a shipowner, who may be entitled to limit his liability by reason of section 28 or 29 of the MLA or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, to apply to the Federal Court for, *inter alia*: (a) a determination of the amount of the liability; (b) the constitution and distribution of a fund under Articles 11 and 12 of the Convention; and (c) an order enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court other than the Federal Court in relation to the subject-matter raised by the shipowner’s proceedings.

de limitation de la responsabilité s’appliquant aux navires d’une jauge inférieure à 300 tonneaux, le Canada a fixé à 500 000 \$ la limite de responsabilité, dans le cas de ces navires, dans le cas de navires d’une jauge inférieure à 300 tonneaux pour les créances autres que celles pour décès ou blessures corporelles (voir, plus précisément, l’alinéa 29b) de la LRMM).

[50] D’une part, suivant la définition que l’on trouve à l’article 2 de la LRMM, la « Cour d’amirauté » est la Cour fédérale. La LRMM confère à cette Cour une compétence exclusive en ce qui concerne toute question se rapportant à la constitution et à la répartition du fonds de limitation prévu aux articles 11 à 13 de la Convention (paragraphe 32(1) de la LRMM). D’autre part, le paragraphe 32(2) de la LRMM prévoit que lorsqu’une personne peut limiter sa responsabilité en vertu des articles 28, 29 et 30 de la LRMM ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, cette personne peut se prévaloir de ces dispositions en défense, ou dans le cadre d’une action ou demande reconventionnelle en jugement déclaratoire, devant tout tribunal compétent au Canada. En d’autres termes, la LRMM confère au propriétaire de navire le droit de choisir le tribunal devant lequel il souhaite faire valoir son droit de limiter sa responsabilité, et ce, indépendamment du tribunal devant lequel le créancier a intenté ou peut intenter son action en dommages-intérêts. En l’espèce, Irving et MMC cherchent à faire valoir leur droit de limiter leur responsabilité par le truchement d’une action en jugement déclaratoire introduite devant la Cour fédérale.

[51] Enfin, l’article 33 de la LRMM permet au propriétaire de navire, qui peut être en droit de limiter sa responsabilité en vertu des articles 28 ou 29 de la LRMM ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, de saisir la Cour fédérale d’une demande visant notamment : a) à faire déterminer le montant de sa responsabilité; b) à faire constituer et répartir un fonds de limitation conformément aux articles 11 et 12 de la Convention; c) à obtenir une ordonnance empêchant toute personne d’intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité.

[52] I now turn to those provisions of the 1976 Convention which are relevant to this appeal. Paragraph 2 of Article 1 of the Convention defines a “shipowner” as the owner, charterer, manager, and operator of a seagoing ship, and paragraph 4 of Article 1 provides that those persons for whose act, neglect or default a shipowner is responsible, are entitled to avail themselves of the limitation of liability provided for in the Convention. It is pursuant to this provision that MMC asserts that it is entitled to limit its liability for the incident. As the Judge pointed out in her reasons, that issue is one which will be vigorously fought by Siemens. Finally, with regard to Article 1 of the Convention, paragraph 7 thereof provides that by invoking his right to limit his liability, a shipowner is not deemed to have admitted his liability.

[53] Article 4 of the Convention, as I indicated earlier, sets out the circumstances which will lead to a shipowner losing his right to limit his liability, namely, “that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result” (for a discussion of this provision, see the recent decision of Harrington J. of the Federal Court in *Société TELUS Communications v. Peracomo Inc.*, 2011 FC 494, 389 F.T.R. 196 (*Peracomo* (FC)), which this Court upheld in *Société TELUS Communications v. Peracomo Inc.*, 2012 FCA 199, 433 N.R. 152 (*Peracomo* (FCA)).

[54] Articles 6 to 8 of the Convention set out the limits of liability for loss of life or personal injury and for other claims and the manner in which these limits are to be calculated.

[55] Paragraph 1 of Article 10 provides that a shipowner may invoke his right to limit his liability even though a limitation fund has yet to be constituted.

[52] Je passe maintenant à l’examen des dispositions de la Convention de 1976 qui sont pertinentes en la présente espèce. Le paragraphe 2 de l’article premier de la Convention précise que l’expression « propriétaire d’un navire » désigne le propriétaire, l’affrèteur, l’armateur ou l’armateur-gérant d’un navire de mer, et le paragraphe 4 de l’article premier permet aux personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue par la Convention. C’est en vertu de cette disposition que MMC affirme être en droit de limiter sa responsabilité pour l’incident qui s’est produit. Ainsi que la juge l’a souligné dans ses motifs, la question sera vigoureusement débattue par Siemens. Enfin, en ce qui concerne l’article premier de la Convention, le paragraphe 7 prévoit que le fait d’énoncer la limitation de la responsabilité n’emporte pas reconnaissance de cette responsabilité de la part du propriétaire de navire.

[53] L’article 4 de la Convention énumère, comme nous l’avons déjà précisé, les cas dans lesquels le propriétaire du navire risque de perdre son droit de limiter sa responsabilité, en l’occurrence « s’il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l’intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résulterait probablement » (pour une analyse de cette disposition, voir la décision récente rendue par le juge Harrington de la Cour fédérale dans l’affaire *Société TELUS Communications c. Peracomo Inc.*, 2011 CF 494 (*Peracomo* (CF)), que notre Cour a confirmé par l’arrêt *Société TELUS Communications c. Peracomo Inc.*, 2012 CAF 199 (*Peracomo* (CAF)).

[54] Les articles 6 à 8 de la Convention définissent les limites de la responsabilité pour décès ou lésion corporelle ainsi que pour tous les autres types de demandes et précisent la façon dont ces limites doivent être calculées.

[55] Le paragraphe 1 de l’article 10 prévoit que le propriétaire d’un navire peut invoquer son droit de limiter sa responsabilité même si le fonds de limitation n’a pas encore été constitué.



[56] Article 11 of the Convention deals with the constitution of the limitation fund. In particular, it provides at paragraph 1 thereof that the fund shall be constituted “in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which” a shipowner may be liable. Paragraph 2 of Article 11 sets out the ways in which the fund may be constituted and Article 12 of the Convention establishes how the fund is to be distributed among those persons who have made a claim against it.

[57] Article 13 provides that once a fund has been constituted, the persons who have made claims against it “shall be barred from exercising any right in respect of any such claim against any other assets” of a shipowner on behalf of whom the fund has been constituted.

[58] Finally, relevant for our purposes, Article 14 of the Convention provides that all rules pertaining to the constitution and distribution of the fund “and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted”.

[59] That is the context in which the Judge’s orders regarding the stay motions and the motions to enjoin must be considered.

[60] I now turn to the Judge’s order enjoining Siemens and others from pursuing their claims against Irving and MMC in a tribunal other than the Federal Court. Before proceeding, however, it must be said that the success of either the motions to enjoin or the motions to stay necessarily lead to the dismissal of the others, in that the issue which these motions raise is whether the Federal Court is the proper court to hear and determine the limitation actions and whether during the conduct of those proceedings, the action for damages commenced by Siemens in Ontario should also proceed.

[61] By its motion to stay the Federal Court proceedings, Siemens is, in effect, taking the position that

[56] L’article 11 de la Convention porte sur la constitution du fonds de limitation. Il prévoit en particulier, à son paragraphe 1, que le fonds est constitué « à concurrence du montant tel qu’il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont [le propriétaire de navire] peut être responsable ». Le paragraphe 2 de l’article 11 énumère les diverses façons dont le fonds peut être constitué et l’article 12 de la Convention prévoit le mode de répartition du fonds parmi les créanciers.

[57] L’article 13 prévoit que, dès lors qu’un fonds de limitation a été constitué, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds « ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d’autres biens d’une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué ».

[58] Enfin, l’article 14 de la Convention, qui nous intéresse en l’espèce, prévoit que les règles relatives à la constitution et à la répartition d’un fonds de limitation « ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l’État Partie dans lequel le fonds est constitué ».

[59] Tel est le contexte au regard duquel il convient d’examiner les ordonnances prononcées par la juge au sujet des requêtes en suspension et des requêtes en interdiction.

[60] Je passe maintenant à l’ordonnance par laquelle la juge a interdit à Siemens et à toute autre personne de poursuivre leur demande contre Irving et MMC devant tout autre tribunal que la Cour fédérale. Avant d’aller plus loin, il convient toutefois de signaler que l’accueil de l’une ou l’autre des requêtes en interdiction ou des requêtes en suspension entraîne nécessairement le rejet des autres étant donné que la question soulevée par ces requêtes est celle de savoir si la Cour fédérale est le tribunal compétent pour examiner et juger les actions en limitation de responsabilité et celle de savoir si, parallèlement au déroulement des instances en question, l’instruction de l’action en dommages-intérêts introduite par Siemens en Ontario doit se poursuivre.

[61] Par sa requête en suspension de l’instance introduite devant la Cour fédérale, Siemens soutient

its action for damages should proceed and that the Ontario Superior Court, in the conduct of that case, should be allowed to determine whether Irving and MMC are entitled to limit their liability. It is from that perspective that it seeks an order staying the Federal Court proceedings.

[62] In contrast to Siemens' position, Irving and MMC say that the limitation proceedings commenced in the Federal Court are in their natural forum because only that court can constitute and distribute the limitation fund which it has asked the Federal Court to constitute.

[63] In addition, Irving and MMC say that proceeding with the limitation action in the Federal Court and preventing the Ontario action from proceeding while the Federal Court determines the issues which the limitation actions raise, will give effect to Canada's adoption of the 1976 Convention. More effective use of judicial resources would be made and the parties would be allowed to deal with the issue which is at the heart of their dispute, i.e. their right to limit their liability.

[64] With these comments in mind, I now turn to the motions to enjoin.

[65] Siemens argues that the Judge erred in enjoining it from continuing its proceedings in the Ontario Superior Court. It says that the Judge failed to apply the correct test and that she failed to give proper weight to important factors.

[66] With respect to the applicable test, Siemens takes the position that the proper test under paragraph 33(1)(c) of the MLA is the anti-suit injunction test enunciated by the Supreme Court of Canada in *Amchem Products Inc. v. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1993] 1 S.C.R. 897 (*Amchem*). That test, in Siemens' view, "ensures compliance with the guiding principles of comity, order and fairness" and "ensures due respect for the inherent jurisdiction of superior courts" (Siemens' memorandum of fact and law, paragraph 36).

implicitement que son action en dommages-intérêts doit suivre son cours et que la Cour supérieure de l'Ontario doit, dans le cadre de cette instance, pouvoir décider si Irving et MMC sont en droit de limiter leur responsabilité. C'est sur ce fondement que Siemens sollicite une ordonnance suspendant les instances introduites devant la Cour fédérale.

[62] Contrairement à la thèse de Siemens, Irving et MMC soutiennent que les instances en limitation de responsabilité introduites devant la Cour fédérale ont été portées devant le tribunal compétent parce que seule la Cour fédérale peut constituer et répartir le fonds de limitation qu'elle a demandé à la Cour fédérale de constituer.

[63] En outre, Irving et MMC affirment qu'en permettant à l'action en limitation de responsabilité de suivre son cours devant la Cour fédérale et en empêchant la poursuite de l'action introduite en Ontario tant que la Cour fédérale n'aura pas tranché les questions soulevées par les actions en limitation de responsabilité, on donnera effet à l'adhésion du Canada à la Convention de 1976. Les ressources judiciaires seraient ainsi utilisées de façon plus efficace et les parties pourront débattre la question au cœur de leur litige, en l'occurrence leur droit de limiter leur responsabilité.

[64] Tout en gardant ces considérations à l'esprit, je passe maintenant à l'examen des requêtes en interdiction.

[65] Siemens soutient que la juge a commis une erreur en lui interdisant de poursuivre son instance devant la Cour supérieure de l'Ontario. Elle affirme que la juge n'a pas appliqué le bon critère et qu'elle n'a pas accordé suffisamment de poids à certains facteurs importants.

[66] En ce qui concerne les critères applicables, Siemens fait valoir que le critère applicable selon l'alinéa 33(1)c) de la LRMM est le critère de l'injonction interdisant toute poursuite qui est consacré par la Cour suprême du Canada par l'arrêt *Amchem Products Inc. c. Colombie-Britannique (Workers' Compensation Board)*, [1993] 1 R.C.S. 897 (*Amchem*). Suivant Siemens, ce critère [TRADUCTION] « assure le respect des principes de courtoisie judiciaire, d'ordre et d'équité qui doivent guider toute analyse » et [TRADUCTION] « assure que l'on

[67] In support of that proposition, Siemens points out that the Ontario Superior Court exercises concurrent jurisdiction with the Federal Court in regard to maritime matters other than with respect to the constitution and distribution of the limitation fund, adding that pursuant to subsection 32(2) of the MLA, the Ontario Superior Court can hear and determine the issue of limitation of liability.

[68] Siemens further says that an anti-suit injunction will only be granted in rare circumstances, i.e. when five criteria are met: (i) a foreign proceeding is pending; (ii) an application for a stay in the foreign court has failed; (iii) the domestic court is alleged to be and is potentially an appropriate forum; (iv) the foreign court could not reasonably have assumed jurisdiction on a basis consistent with the principles of *forum non conveniens*; and (v) that granting the injunction will not deprive the plaintiff of legitimate personal or juridical advantages in the foreign forum of which it would be unjust to deprive him or her.

[69] Siemens then asserts that three of the criteria are not met in the present instance. First, it says that neither Irving nor MMC have asked the Ontario Superior Court to stay its proceedings. Second, it then says that the Ontario Superior Court has jurisdiction on a basis consistent with the principles of *forum non conveniens*. Finally, it says that it will be deprived of three juridical advantages if it is unable to pursue its recourse in the Ontario Superior Court, namely, the right to broader discovery, the right to a jury trial, and the right to have all claims and defences decided in one proceeding.

[70] In the alternative, Siemens argues that even if the power granted to the Federal Court under paragraph 33(1)(c) of the MLA is not in the nature of an anti-suit injunction, it is still in the nature of injunctive

respecte comme il se doit la compétence inhérente des juridictions supérieures » (mémoire des faits et du droit de Siemens, paragraphe 36).

[67] À l'appui de cette thèse, Siemens souligne que la Cour supérieure de l'Ontario exerce une compétence concurrente avec la Cour fédérale sur les questions maritimes autres que celles relatives à la constitution et à la répartition du fonds de limitation, ajoutant qu'aux termes du paragraphe 32(2) de la LRMM, la Cour supérieure de l'Ontario peut statuer sur la question de limitation de responsabilité.

[68] Siemens ajoute que l'injonction interdisant toute poursuite n'est accordée que dans des cas exceptionnels, c'est-à-dire lorsqu'il est satisfait aux cinq critères suivants : i) une instance est pendante à l'étranger; ii) la demande de suspension de l'instance présentée devant le tribunal étranger a été rejetée; iii) il est allégué que le tribunal interne constitue le tribunal approprié et le tribunal interne constitue éventuellement le tribunal approprié; iv) le tribunal étranger ne peut raisonnablement se déclarer compétent en se fondant sur les principes du *forum non conveniens*; v) le prononcé de l'injonction ne privera pas le demandeur des avantages personnels ou juridiques légitimes que lui offrirait le tribunal étranger et dont il serait injuste de le priver.

[69] Siemens affirme également que trois des critères en question ne sont pas respectés en l'espèce. Elle affirme premièrement que ni Irving ni MMC n'ont demandé à la Cour supérieure de l'Ontario de suspendre l'instance dont elle est saisie. Siemens affirme ensuite que la Cour supérieure de l'Ontario a compétence selon les principes du *forum non conveniens*. Enfin, elle affirme que, si elle n'est pas en mesure de poursuivre son recours devant la Cour supérieure de l'Ontario, elle sera privée de trois avantages juridiques, à savoir le droit à une communication préalable plus large, le droit à un procès par jury et le droit de faire trancher dans le cadre d'une seule instance toutes les prétentions et tous les moyens de défense invoqués.

[70] À titre subsidiaire, Siemens soutient que, même si le pouvoir conféré à la Cour fédérale par l'alinéa 33(1)(c) de la LRMM n'est pas de la nature d'une injonction interdisant toute poursuite, il est quand même

relief. Thus, the applicable test is the one developed by the Supreme Court in *RJR — MacDonald*, which test allows the granting of an interlocutory injunction only where there is a serious issue to be tried, where the failure to grant the injunction will result in irreparable harm to the moving party, and where the balance of convenience favours the moving party. In Siemens' view, Irving and MMC do not meet the requirements of the test.

[71] As another argument, Siemens submits that the plain language of sections 32 and 33 of the MLA requires the Federal Court to exercise its power to enjoin only in the clearest of cases, adding that the tests enunciated in *Amchem* and *RJR — MacDonald* are necessary to ensure that the Federal Court, in exercising its broad powers under those provisions, uses them only in "proper cases and in a manner respectful of superior courts' inherent jurisdiction" (Siemens' memorandum, paragraph 60). More particularly, Siemens says that since the Ontario Superior Court has concurrent maritime jurisdiction with the Federal Court, which includes the determination of the validity of a right to limit under the MLA, the Federal Court must exercise great care before enjoining proceedings, the effect of which would be to defeat Parliament's grant of concurrent jurisdiction on the Ontario Superior Court.

[72] Siemens points out that the only exclusive jurisdiction conferred on the Federal Court is in respect of the constitution and distribution of a limitation fund, and that Article 10 of the Convention does not require that a limitation fund be constituted *a priori*. Hence, Siemens says that where a fund is not needed or a vessel is not arrested, there is no basis for the Federal Court to enjoin other proceedings.

[73] As a final argument, Siemens argues that the power to enjoin is not available until the right to limit

de la nature d'une injonction. Le critère applicable est donc celui qui est consacré par la Cour suprême du Canada par l'arrêt *RJR — MacDonald*, et ce critère permet au juge de prononcer une injonction interlocutoire seulement lorsqu'il y a une question sérieuse à juger, que le refus de prononcer l'injonction demandée ferait subir un préjudice irréparable au requérant et que la prépondérance des inconvénients favorise le requérant. Suivant Siemens, Irving et MMC ne satisfont pas aux exigences du critère.

[71] Siemens avance aussi la thèse qu'il ressort du libellé clair des articles 32 et 33 de la LRMM que la Cour fédérale ne peut exercer son pouvoir d'interdiction que dans les cas les plus clairs, ajoutant qu'il est nécessaire de respecter les critères énoncés dans les arrêts *Amchem* et *RJR — MacDonald* pour s'assurer que, lorsqu'elle exerce les vastes pouvoirs que lui confèrent les dispositions en question, la Cour fédérale ne les utilise que [TRADUCTION] « dans les cas appropriés et d'une manière qui est respectueuse de la compétence inhérente des juridictions supérieures » (mémoire de Siemens, paragraphe 60). Plus particulièrement, Siemens affirme que, étant donné que la Cour supérieure de l'Ontario dispose de la compétence maritime, concurrentement avec la Cour fédérale, et que cette compétence comprend le droit de se prononcer sur la validité du droit de limiter la responsabilité en vertu de la LRMM, la Cour fédérale doit faire preuve de beaucoup de prudence avant d'interdire l'introduction ou la poursuite d'une instance, pour éviter de faire échec à l'attribution, par le législateur fédéral, d'une compétence concurrente à la Cour supérieure de l'Ontario.

[72] Siemens souligne que la seule compétence exclusive qui est conférée à la Cour fédérale concerne la constitution et la répartition d'un fonds de limitation et que l'article 10 de la Convention n'exige pas que le fonds de limitation soit constitué au préalable. Siemens affirme donc que, lorsqu'il n'est pas nécessaire de constituer un fonds ou encore que le navire ne fait pas l'objet d'une saisie, la Cour fédérale ne saurait interdire d'autres procédures.

[73] Siemens soutient enfin que le pouvoir d'interdire l'introduction d'autres instances ne peut être exercé tant

liability has been determined, adding that in the present matter no such determination has been made.

[74] For the reasons that follow, I am of the opinion that the Judge made no error in enjoining Siemens and others from commencing or continuing proceedings before a court or tribunal other than the Federal Court.

[75] I begin with Siemens' argument that the Federal Court's power to enjoin is not available until the right to limit liability has been determined. That argument, in my respectful view, flies in the face of subsection 33(1) of the MLA.

[76] As Irving argues, a fair reading of section 33 "compels the opposite conclusion" (Irving's memorandum, paragraph 73). Subsection 33(1) provides that a person, i.e. a shipowner, may seek a determination of the amount of the liability and an order enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court other than the Federal Court where a claim is made or apprehended against that shipowner "in respect of liability that is limited by section 28 or 29 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention".

[77] I cannot see how subsection 33(1) of the MLA can be read as supporting the view taken by Siemens that no order enjoining it and others from commencing or continuing proceedings in a court other than the Federal Court can be made prior to a determination of whether or not a shipowner can limit his liability. The *raison d'être* of the provision is clearly to allow a shipowner against whom a claim has been made or where one is apprehended to have the Federal Court determine whether or not he can limit his liability in respect of the loss suffered by the claimant. If that were not the case, there would be no reason to allow the shipowner to seek a determination of the amount of his liability and an order enjoining others from proceeding in a different court. Thus, subsection 33(1) of the MLA clearly contemplates situations where the right to limit has not been judicially determined.

que le droit de limiter la responsabilité n'a pas été exercé, ajoutant qu'en l'espèce, aucune décision en ce sens n'a été prise.

[74] Pour les motifs qui suivent, je suis d'avis que la juge n'a pas commis d'erreur en interdisant à Siemens et à toute autre personne d'introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal judiciaire ou administratif que la Cour fédérale.

[75] Je commencerai par examiner la thèse de Siemens portant que la Cour fédérale ne peut exercer son pouvoir d'interdire tant qu'il n'a pas été statué sur le droit de limiter la responsabilité. Cette thèse contredit directement, à mon avis, le paragraphe 33(1) de la LRMM.

[76] Ainsi qu'Irving le fait valoir, l'interprétation juste de l'article 33 [TRADUCTION] « commande la conclusion opposée » (mémoire d'Irving, au paragraphe 73). Le paragraphe 33(1) dispose que l'intéressé, c'est-à-dire le propriétaire de navire, peut demander à la Cour fédérale de déterminer le montant de la responsabilité et de prononcer une ordonnance empêchant toute personne d'intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité « [I]orsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes des articles 28 ou 29 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention » relativement à une créance réelle ou appréhendée.

[77] Je ne vois pas comment l'on pourrait, au termes du paragraphe 33(1) de la LRMM, soutenir, à l'instar de Siemens, que la Cour ne peut prononcer d'ordonnance l'empêchant elle, ou toute autre personne, d'intenter ou de continuer une procédure devant un autre tribunal que la Cour fédérale avant qu'il n'ait été statué sur la question de savoir si le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité. La raison d'être de cette disposition est de toute évidence de permettre au propriétaire de navire visé par une demande — réelle ou appréhendée — de faire trancher par la Cour fédérale la question de savoir s'il peut ou non limiter sa responsabilité en ce qui concerne le préjudice subi par le demandeur. S'il n'en était pas ainsi, il n'y aurait aucune raison de permettre au propriétaire du navire de demander au tribunal de déterminer le montant de sa responsabilité et de prononcer une ordonnance interdisant à toute autre personne d'introduire une

[78] In my view, the text of both the French and English versions of subsection 33(1) is to the effect that where a shipowner, by reason of section 28 or 29 of the MLA or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, may be entitled to limit his liability in respect of a claim that has been made or one that is apprehended, the shipowner may seek from the Federal Court the orders which the Court may make under paragraphs 33(1)(a) and (c) of the MLA.

[79] The expression “that is limited by section 28 or 29 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention”, found at subsection 33(1), cannot possibly refer to a judicial determination on entitlement to limitation, as judicial determination is the very purpose of the limitation action. The expression refers to a type of liability, i.e. one that is limited by section 28 or 29 of the MLA or Article 6 or 7 of the Convention. Of great significance to the interpretation of subsection 33(1) is the fact that a shipowner may approach the Federal Court not only when a claim has been made against him, but also when a claim is “apprehended”. Thus, if a shipowner may proceed under subsection 33(1) when a claim against it is simply “apprehended”, it cannot be the case that a judicial determination must have occurred before proceeding under the provision.

[80] In my respectful opinion, no other interpretation of the provision is possible. Consequently, Siemens’ argument must be rejected.

[81] I now turn to Siemens’ argument that where a fund is not needed or a vessel is not arrested, there is no basis for the Federal Court to enjoin other proceedings. Again, I see no merit in this argument. There is nothing in the MLA and, in particular, in section 33 thereof, that

instance devant un autre tribunal. Ainsi, le paragraphe 33(1) de la LRMM envisage de toute évidence les cas où le droit de limiter la responsabilité n’a pas encore fait l’objet d’une décision juridictionnelle.

[78] À mon avis, il ressort du libellé tant de la version française que dans la version anglaise du paragraphe 33(1) que, lorsqu’en raison des articles 28 ou 29 de la LRMM ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, le propriétaire d’un navire peut être en droit de limiter sa responsabilité relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, ce propriétaire de navire peut demander à la Cour fédérale de prononcer les ordonnances qu’elle est habilitée à rendre en vertu des alinéas 33(1)a) et c) de la LRMM.

[79] Les mots « est limité aux termes des articles 28 ou 29 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention » que l’on trouve au paragraphe 33(1) ne peuvent raisonnablement pas se rapporter à une décision judiciaire concernant le droit de limiter sa responsabilité, étant donné que l’objet même de l’action en limitation de responsabilité est l’obtention d’une décision juridictionnelle. On vise un type de responsabilité, c’est-à-dire celle qui est limitée par les articles 28 ou 29 de la LRMM ou les articles 6 ou 7 de la Convention. Le fait que le propriétaire de navire peut s’adresser à la Cour fédérale non seulement lorsqu’il fait l’objet d’une demande, mais également lorsqu’une demande est « appréhendée » revêt une grande importance lorsqu’il s’agit d’interpréter le paragraphe 33(1). Ainsi, si le propriétaire d’un navire peut agir en vertu du paragraphe 33(1) lorsqu’il fait l’objet d’une demande qui est simplement « appréhendée », on ne peut en toute logique penser qu’une décision judiciaire doit avoir été rendue avant que le propriétaire du navire puisse agir en vertu de cette disposition.

[80] À mon humble avis, aucune autre interprétation de cette disposition n’est possible. En conséquence, la thèse de Siemens doit être rejetée.

[81] Je passe maintenant à la thèse de Siemens suivant laquelle, lorsqu’un fonds n’est pas nécessaire ou qu’un navire n’a pas été saisi, rien ne justifie la Cour fédérale d’interdire l’introduction d’autres instances. Là encore cette thèse m’apparaît mal fondée. Il n’y a rien dans la

could possibly support Siemens' argument. The power to establish a fund and the power to enjoin proceedings are set out in separate paragraphs of subsection 33(1), and the making of an order enjoining proceedings is clearly not dependent on the constitution of a limitation fund. In my view, the Court can enjoin other proceedings, whether or not it has agreed to constitute a limitation fund under Articles 11 and 12 of the Convention.

[82] I will now address Siemens' arguments concerning the test applicable under subsection 33(1) of the MLA. For the reasons that follow, I conclude that the applicable test is that of "appropriateness" and not the tests set out in *Amchem* and *RJR — MacDonald*.

[83] The specific issue which arises from Irving and MMC's motions to enjoin is whether the Federal Court can prevent Siemens from pursuing its action in Ontario while the limitation actions proceed in the Federal Court. In the context of their proceedings in the Federal Court, Irving and MMC have asked the Court, pursuant to subsection 33(1) of the MLA, to determine the amount of their liability, to constitute a limitation fund and to enjoin Siemens and others from commencing or continuing proceedings in a court other than the Federal Court. I understand the words "determining the amount of the liability", found in paragraph 33(1)(a) of the MLA, to mean a determination of the amount of the liability that is limited by section 28 or 29 of the MLA or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention.

[84] In the Ontario Superior Court, Siemens has commenced an action in which it seeks compensation for the loss it claims to have suffered as a result of the incident. More particularly, Siemens seeks an amount of compensation which, by far, exceeds the amount of limitation to which Irving and MMC might be entitled to should they succeed in their limitation actions in the Federal Court. That amount, as I have already indicated, is \$500 000.

LRMM et en particulier à l'article 33 de cette loi qui pourrait en toute logique aller dans le sens de la thèse de Siemens. Le pouvoir de constituer un fonds et celui d'interdire l'introduction d'autres instances sont énoncés dans des alinéas distincts du paragraphe 33(1) et le prononcé d'une ordonnance interdisant l'introduction d'autres instances ne dépend manifestement pas de la constitution d'un fonds de limitation. À mon avis, la Cour peut interdire l'introduction d'autres instances, qu'elle ait ou non accepté de constituer un fonds de limitation en vertu des articles 11 et 12 de la Convention.

[82] J'examinerai maintenant les arguments de Siemens en ce qui concerne le critère applicable dans le cas du paragraphe 33(1) de la LRMM. Pour les motifs qui suivent, je conclus que le critère applicable est celui de la « mesure indiquée » et non ceux qui sont consacrés par les arrêts *Amchem* et *RJR — MacDonald*.

[83] La question précise que soulèvent les requêtes en interdiction présentées par Irving et par MMC est celle de savoir si la Cour fédérale peut empêcher Siemens de continuer à faire instruire son action en Ontario en même temps que les actions en limitation de responsabilité suivent leur cours devant la Cour fédérale. Dans le contexte de l'instance qu'ils ont introduite devant la Cour fédérale, Irving et MMC ont demandé à la Cour fédérale, en vertu du paragraphe 33(1) de la LRMM, de déterminer le montant de leur responsabilité, de constituer un fonds de limitation et d'interdire à Siemens et à toute autre personne d'introduire ou de poursuivre une instance devant un autre tribunal. À mon avis, les mots « déterminer le montant de la responsabilité » que l'on trouve à l'alinéa 33(1)a) de la LRMM s'entendent de la détermination du montant de la responsabilité limitée selon les articles 28 ou 29 de la LRMM ou le paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention.

[84] Devant la Cour supérieure de l'Ontario, Siemens a introduit une action par laquelle elle cherche à obtenir une indemnité pour la perte qu'elle soutient avoir subie en raison de l'incident. Plus particulièrement, Siemens cherche à obtenir une indemnité qui dépasse de loin la limite de responsabilité à laquelle Irving et MMC pourrait avoir droit s'ils obtenaient gain de cause dans leur action en limitation de responsabilité devant la Cour

[85] Although I have already discussed the Judge's reasons for granting Irving and MMC's motions to enjoin, I will briefly summarize them for ease of reference.

[86] First, the Judge expressed the view that there was a presumptive right to limit liability under the MLA and the Convention and that there was a heavy burden placed on a claimant who sought to prevent a shipowner from limiting his liability.

[87] She then indicated that the fact that the limitation amount of \$500 000 for all claims arising from the incident was far inferior to the amount claimed by Siemens in its action, i.e. \$40 000 000, was a factor which weighed heavily in pursuing with the limitation action in the Federal Court. In her view, determining Irving and MMC's right to limit their liability first would no doubt contribute to a significant saving of costs for all those involved in the proceedings.

[88] The Judge then remarked that Irving appeared to meet the definition of "shipowner" of Article 1 of the Convention, adding that in the case of MMC, the issue was not as clear. She indicated that MMC's claim to entitlement was based on paragraph 4 of Article 1 of the Convention, but that its claim to entitlement would be "robustly debated". At paragraph 149 of her reasons, she emphasized the fact that although Siemens had chosen Ontario as the forum in which to advance its claim for damages, the MLA gave Irving and MMC the option to choose the forum in which they wished to pursue their limitation actions, noting that such proceedings were meant to be expeditious.

[89] The Judge then turned to Siemens' argument that Ontario's *Rules of Civil Procedure* [R.R.O. 1990, Reg. 194] allow for a broader range of discovery and that jury

fédérale. Ce montant, comme je l'ai déjà précisé, est de 500 000 \$.

[85] Bien que j'aie déjà examiné les motifs pour lesquels la juge a accueilli les requêtes en interdiction d'Irving et de MMC, je vais brièvement les résumer par souci de commodité.

[86] En premier lieu, la juge a exprimé l'opinion qu'il existait, de prime abord, un droit de limiter sa responsabilité en vertu de la LRMM et de la Convention et que le demandeur qui cherche à empêcher un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité doit s'acquitter d'une très lourde charge de preuve.

[87] La juge a ensuite indiqué que le fait que le montant de la limitation de responsabilité de 500 000 \$ applicable à toutes les créances découlant de l'incident sont de loin inférieur à celui que réclamait Siemens dans son action, c'est-à-dire 40 000 000 \$, était un facteur qui militait fortement en faveur de la poursuite de l'action en limitation de responsabilité devant la Cour fédérale. À son avis, en se prononçant d'abord sur le droit d'Irving et de MMC de limiter leur responsabilité, on ferait incontestablement épargner des sommes considérables à toutes les personnes en cause dans les instances en question.

[88] La juge a ensuite observé qu'Irving semblait répondre à la définition de « propriétaire de navire » prévue à l'article premier de la Convention, ajoutant que, dans le cas de MMC, la réponse à la question était moins claire. La juge a expliqué que le droit que MMC peut faire valoir reposait sur le paragraphe 4 de l'article premier de la Convention, mais que cette question serait âprement débattue. Au paragraphe 149 de ses motifs, elle a insisté sur le fait que, bien que Simmons ait choisi une juridiction ontarienne pour faire valoir son action en dommages-intérêts, la LRMM accordait à Irving et à MMC la possibilité de choisir le tribunal par lequel elle souhaitait faire instruire leur demande en limitation de responsabilité, faisant observer que ces instances étaient censées être expeditives.

[89] La juge s'est ensuite penchée sur l'argument de Siemens suivant lequel les *Règles de procédure civile* de l'Ontario [R.R.O. 1990, Règl. 194] permettaient une



trial was available. She dealt with these arguments by saying that in the Federal Court a case management judge could allow broader discovery if such discovery was warranted, and that Siemens' option "to have its claim considered by a jury is outweighed by the inconvenience and repetition that would be required to have the issue of limitation considered in this Court, and the issue of liability determined in the Ontario Superior Court of Justice" [at paragraph 151].

[90] She then opined that the Federal Court had jurisdiction over all claims pertaining to the incident and that the issue of liability could be addressed in the context of the limitation actions, adding that Siemens could commence its action in the Federal Court or proceed by way of a counterclaim to the limitation actions pursuant to paragraph 33(4)(a) of the MLA. The Judge concluded her remarks on this issue by saying, at paragraph 156 of her reasons:

Contrary to Siemens' submissions, the Federal Court is the most efficient forum to determine all the issues relative to the Incident. It is beyond doubt that the Federal Court has jurisdiction over the issue of liability. Only the Federal Court has jurisdiction over the constitution and distribution of a limitation fund. While such a fund may be incidental to the determinations of liability and limitation, having the entirety of the proceedings considered in one Court would be the most efficient. The issue of entitlement to limit can be determined in the limitation actions.

[91] I begin by stating what I believe to be the obvious, that is, that the proceedings commenced by Irving and MMC in the Federal Court stem from subsection 32(2) of the MLA whereby Parliament gave shipowners, i.e. those who might be entitled to limit their liability pursuant to section 28 or 29 of the MLA or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the choice of the forum in which they intended to assert their right to limitation. Thus, notwithstanding the fact that Siemens was entitled to commence its proceedings in the Ontario Superior Court, Irving and MMC properly commenced

communication préalable plus large et qu'elles prévoyaient la possibilité de demander la tenue d'un procès par jury. Elle a examiné ces arguments en faisant valoir que, devant la Cour fédérale, le juge chargé de la gestion d'instance pourrait permettre une communication préalable plus large si cette mesure était justifiée, ajoutant que l'option offerte à Siemens [TRADUCTION] « de faire examiner sa demande par un jury doit céder le pas devant les inconvénients et le double emploi qui découleront de l'examen de la question de la limitation par notre Cour ainsi que par la Cour supérieure de justice de l'Ontario » [au paragraphe 151].

[90] La juge a ensuite estimé que la Cour fédérale avait compétence sur toutes les demandes se rapportant à l'incident, ajoutant que la question de la responsabilité pouvait être examinée dans le cadre des actions en limitation de responsabilité et que Siemens pouvait introduire son action devant la Cour fédérale ou présenter en vertu de l'alinéa 33(4)a) de la LRMM une demande reconventionnelle en réponse aux actions en limitation de responsabilité. La juge a ainsi conclu ses observations sur cette question, au paragraphe 156 de ses motifs :

[TRADUCTION] Contrairement à ce que prétend Siemens, la Cour fédérale est la juridiction la plus indiquée pour statuer sur toutes les questions relatives à l'incident. Il ne fait aucun doute que la Cour fédérale a compétence sur la question de la responsabilité. Seule la Cour fédérale a compétence sur la constitution et la répartition du fonds de limitation. Bien que ce fonds puisse constituer un aspect accessoire de la responsabilité et de la limitation de la responsabilité, il serait plus efficace de faire examiner toutes ces questions par un seul tribunal. La question du droit de limiter sa responsabilité ne peut être tranchée que dans le cadre d'une action en limitation de responsabilité.

[91] D'entrée de jeu, je tiens à signaler que je crois qu'il est évident que les instances introduites par Irving et MMC devant la Cour fédérale découlent du paragraphe 32(2) de la LRMM par lequel le législateur a accordé aux propriétaires de navires, c'est-à-dire à ceux qui peuvent être en droit de limiter leur responsabilité en vertu des articles 28 ou 29 de la LRMM ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, le choix du for devant lequel ils entendent faire valoir leur droit de limiter leur responsabilité. Ainsi, malgré le fait que Siemens avait le droit d'introduire son action devant la

their limitation proceedings in the Federal Court. As a result, the Federal Court was properly seized of those actions and could thus exercise the powers granted to it by Parliament under subsection 33(1) of the MLA.

[92] Thus, on the facts, it is my view that the only court that can adjudicate Irving and MMC's right to limit their liability for the incident is the Federal Court. Hence, the issue as to whether Irving and MMC's conduct bars them from limiting their liability is an issue that only the Federal Court can determine. Consequently, whether Siemens' loss "resulted from his [Irving and/or MMC] personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result" [see Article 4 of the Convention] is what the Federal Court will have to determine in the context of the limitation proceedings before it. In other words, that issue is not one which a jury in Ontario would be faced with in the context of the Ontario proceedings commenced by Siemens. That jury would, no doubt, hear evidence regarding liability and damages but, in my respectful view, the issue pertaining to the right to limit is not one which an Ontario judge would put to it, by reason of the Federal Court being properly seized of that issue pursuant to subsection 33(1) of the MLA.

[93] To this, I would add that intent and recklessness are of no relevance other than in the context of the limitation proceedings before the Federal Court. Whether Irving and MMC intended the loss to happen or whether they were reckless with the knowledge that the loss would result has no bearing on their liability for the loss. These concepts only become relevant when Irving and MMC seek to limit their liability pursuant to the relevant provisions of the MLA and the Convention.

Cour supérieure de l'Ontario, Irving et MMC ont régulièrement introduit leur action en limitation de responsabilité devant la Cour fédérale. La Cour fédérale était donc régulièrement saisie de ces actions et elle pouvait donc exercer les pouvoirs que le législateur lui a conférés au paragraphe 33(1) de la LRMM.

[92] Vu l'ensemble des faits dont je dispose, j'estime donc que le seul tribunal qui peut se prononcer sur le droit d'Irving et de MMC de limiter leur responsabilité en ce qui concerne l'incident survenu en l'espèce est la Cour fédérale. Par conséquent, la question de savoir si la conduite d'Irving et de MMC les empêche de limiter leur responsabilité ne peut être tranchée que par la Cour fédérale. En conséquence, la question de savoir si la perte subie par Siemens « résulte [du fait ou de l'omission personnels d'Irving et/ou de MMC] commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » [voir l'article 4 de la Convention] est celle sur laquelle la Cour fédérale devra statuer dans le cadre de l'action en limitation de responsabilité dont elle est saisie. En d'autres termes, cette question ne fait pas partie de celle qui serait soumise à un jury ontarien dans le cadre de l'instance introduite par Siemens en Ontario. Ce jury entendrait évidemment des éléments de preuve concernant la responsabilité et les dommages-intérêts, mais, à mon humble avis, la question relative au droit de limiter sa responsabilité ne fait pas partie de celles sur laquelle un juge ontarien serait appelé à se prononcer parce que la Cour fédérale est régulièrement saisie de cette question conformément au paragraphe 33(1) de la LRMM.

[93] J'ajouterais par ailleurs que l'intention et la témérité ne sont des facteurs pertinents que dans le cadre d'une instance en limitation de responsabilité soumise à la Cour fédérale. La question de savoir si Irving et MMC avaient l'intention de provoquer le dommage ou de savoir si elles ont agi témérement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement n'a aucune incidence sur leur responsabilité quant à cette perte. Ces concepts ne deviennent pertinents que lorsqu'Irving et MMC cherchent à limiter leur responsabilité en vertu des dispositions pertinentes de la LRMM et de la Convention.

[94] It is also obvious to me that the true issue which arises from both the Ontario proceedings and those in the Federal Court is whether Irving and MMC can limit their liability. If both can limit their liability, the case against them will likely go away upon payment by them of the limitation amount of \$500 000 plus interest. If both or one of Irving and MMC are not entitled to limit their liability, then the proceedings in Ontario will proceed against the party or parties not entitled to limitation and again, in my respectful view, the likelihood of settlement is very high. In effect, a judge of the Federal Court will have concluded that the loss resulted from intent or recklessness within the meaning of Article 4 of the Convention or, in the case of MMC, that it does not fall under the protection of paragraph 4 of Article 1 of the Convention. In other words, the fundamental issue between the parties is not liability nor damages, but the right to limit liability. Once the right to limit liability has been determined, the debate between the parties will most likely be at an end.

[95] With these considerations in mind, I now turn to the applicable test.

[96] I begin by referring to Prothonotary Hargrave's decision in *The Sheena M*, where he made a clear and concise statement regarding the approach to be taken when dealing with motions such as the ones that are now before us.

[97] In *The Sheena M*, the issue was whether an action for damages—arising out of an accident in which a barge, in tow of a tug, struck a bridge—should be stayed so as to allow the owner, master and crew members of the *Sheena M* to pursue their limitation of liability action commenced under the 1976 Convention and the Protocol of 1996. Unlike the present matter, both actions had been commenced in the Federal Court.

[94] Il est également évident pour moi que la véritable question que soulèvent l'instance introduite en Ontario et celle dont la Cour fédérale est saisie est celle de savoir si Irving et MMC peuvent limiter leur responsabilité. Si elles peuvent toutes les deux limiter leur responsabilité, les thèses invoquées contre eux deviendront probablement sans objet lorsqu'elles paieront le montant de leur responsabilité, à savoir 500 000 \$ plus les intérêts. Si Irving ou MMC ou l'une et l'autre ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité, l'instance introduite en Ontario se poursuivra contre celle qui ne peut se prévaloir de ce droit et, là encore, les probabilités qu'on en arrive à un règlement sont, à mon humble avis, très élevées. De fait, le juge de la Cour fédérale aura alors conclu que le dommage résulte d'une intention ou de la témérité au sens de l'article 4 de la Convention ou, dans le cas de MMC, que celle-ci ne peut se prévaloir de la protection prévue par le paragraphe 4 de l'article premier de la Convention. En d'autres termes, la controverse fondamentale entre les parties n'est pas la responsabilité ou les dommages, mais bien le droit de limiter sa responsabilité. Dès lors que la question de la responsabilité a été tranchée, le débat entre les parties sera fort probablement clos.

[95] Gardant ces considérations à l'esprit, j'examinerai maintenant le critère applicable.

[96] Je citerai tout d'abord la décision *Le Sheena M*, où le protonotaire Hargrave a exposé de manière claire et concise la démarche à suivre pour instruire une requête comme celle dont nous sommes saisis.

[97] Dans l'affaire *Le Sheena M*, la question en litige était de savoir si une action en dommages-intérêts — qui découlait d'un accident au cours duquel une barge qui était en train d'être remorquée par un remorqueur avait heurté un pont — devait être suspendue de manière à permettre au propriétaire, au capitaine et à l'équipage du *Sheena M* de poursuivre leur action en limitation de responsabilité introduite en vertu de la Convention de 1976 et du Protocole de 1996. À la différence de la présente affaire, les deux actions avaient été introduites devant la Cour fédérale.

[98] Also before the Prothonotary was the question of whether the action for damages and the limitation action should be consolidated. In refusing consolidation, the Prothonotary made the following remarks at paragraph 3 of his reasons:

I have thoroughly considered the aspects of the consolidation motion urged by counsel for the CPR and by counsel for Rivtow Marine Ltd., but have rejected consolidation for many reasons. These reasons include that the limitation and the liability actions are incompatible for consolidation because there are different issues, a conflicting burden of proof and different standards of conduct at issue; that the limitation action should border on a summary procedure, particularly here where the *Sheena M* interests do not want discovery, but in contrast, the liability action will almost inevitably prove a complex piece of litigation; that consolidation will save little in cost and indeed could result in substantial extra cost; and that the *Sheena M* interests, as plaintiffs in the limitation action, are substantially ahead of the CPR, as plaintiffs in the liability action: the *Sheena M* interests ought not to be delayed in having their relatively narrow position determined. I thus rejected the consolidation motion. [Emphasis added.]

[99] In my view, the considerations emphasized above are also relevant in determining whether the motions to enjoin should be granted.

[100] After making his determination with regard to consolidation, the Prothonotary turned to the stay motion and explained the essential differences between the 1957 Convention and the 1976 Convention, highlighting the fact that under the new regime, the burden of proof was now on the claimant and not on the shipowner. As I indicated above, another notable change is the fact that the limit of liability under the new regime was dramatically increased for vessels of a tonnage of less than 300 tonnes. That limitation, \$500 000, is at least tenfold the amount of limitation prevailing under the 1957 Convention.

[98] Le protonotaire était également appelé à décider s'il convenait de réunir l'action en dommages-intérêts et l'action en limitation de responsabilité. Pour justifier son refus de réunir les deux actions, le protonotaire a fait les observations suivantes au paragraphe 3 de ses motifs :

J'ai examiné attentivement les aspects de la requête en réunion des actions soulevés par les avocats de Canadien Pacifique et de Rivtow Marine Ltd., mais j'ai refusé de réunir les actions, pour plusieurs motifs. Notamment, l'action en limitation de responsabilité et l'action visant à établir la responsabilité sont incompatibles et ne peuvent être réunies parce que les questions à trancher sont différentes, qu'il y a conflit sur le plan du fardeau de la preuve et que des normes de conduite différentes s'appliquent; l'action en limitation de la responsabilité doit presque équivaloir à une procédure sommaire, d'autant plus que les parties rattachées au *Sheena M* renoncent à l'enquête préalable, alors que l'action en responsabilité s'avérera presque inévitablement complexe; la réunion n'entraînera pas une grande économie d'argent et risque en fait d'engendrer des frais additionnels importants; enfin, les parties rattachées au *Sheena M*, en qualité de demandeurs dans l'action en limitation de la responsabilité, sont plus avancées que Canadien Pacifique, en qualité de demanderesse dans l'action en responsabilité: les parties rattachées au *Sheena M* ne devraient pas être empêchées de faire trancher sans retard leurs prétentions de portée relativement limitée. J'ai donc rejeté la requête en réunion des actions. [Non souligné dans l'original.]

[99] À mon avis, les passages soulignés sont également utiles pour nous aider à déterminer si les requêtes en interdiction devraient être accueillies.

[100] Après avoir rendu sa décision au sujet de la réunion des actions, le protonotaire s'est penché sur la requête en suspension et a expliqué les différences essentielles qui existaient entre la Convention de 1957 et celle de 1976, soulignant le fait que, suivant le nouveau régime, la charge de la preuve reposait désormais sur le créancier et non plus sur le propriétaire du navire. Comme je l'ai déjà précisé, un autre changement notable est le fait que la limite de la responsabilité prévue par le nouveau régime a été considérablement augmentée dans le cas des navires dont la jauge ne dépasse pas 300 tonneaux. Cette limite de 500 000 \$ est au moins dix fois supérieure à celle qui était prévue par la Convention de 1957.

[101] The Prothonotary then referred to the remarks made by Mr. Justice Sheen of the English High Court, Queen’s Bench Division (Admiralty Division), in *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd’s Rep. 373, who remarked at page 376 that one of the purposes of the Convention was to establish a right to limit liability that was almost “indisputable”, adding that “[i]n exchange for those rights, the shipowners agreed to a higher limit of liability.”

[102] The Prothonotary then referred to a passage from *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd’s of London Press, 1998, at page 3, where the learned authors Patrick Griggs and Richard Williams make the point that one of the goals of the Convention was to reduce the amount of litigation as far as actions for limitations of liability were concerned, explaining that to achieve that goal, the signatories to the Convention had agreed to increase the limitation fund and to create “a virtually unbreakable right to limit liability.” I note that in this Court’s recent judgment in *Peracomo* (FCA), Gauthier and Trudel J.J.A., who wrote the opinion for the Court with which Létourneau J.A. concurred, referred with approval to the remarks of Griggs and Williams which appear in Prothonotary Hargrave’s reasons in *The Sheena M.*

[103] This led the Prothonotary to state, at paragraph 9 of his reasons, that while the right to limit under the Convention was not absolute, it would be very difficult to break the limitation, adding that “[o]ne must question the sense of allowing a complex trial on liability to proceed when there is a quicker, cheaper and likely resolution by way of a limitation action.” At paragraph 11, the Prothonotary then expressed the view that where a claimant was successful in preventing a shipowner from limiting his liability, “it is difficult to conceive that a shipowner could even wish to defend a liability action.”

[104] At paragraph 16 of his reasons, in determining whether the Federal Court had lost jurisdiction by reason of *res judicata*, i.e. by reason of an earlier order made

[101] Le protonotaire cite ensuite les remarques formulées par le juge Sheen de la Haute Cour de l’Angleterre, Division du Banc de la Reine (Section de l’amirauté) dans l’affaire *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd’s Rep. 373, où le juge Sheen fait observer, à la page 376, que l’un des objectifs de la Convention était de créer un droit de limiter la responsabilité qui est presque [TRADUCTION] « incontestable » ajoutant que [TRADUCTION] « en échange de ces droits, les propriétaires de navire acceptent une limite de responsabilité plus élevée ».

[102] Le protonotaire cite ensuite un passage du traité *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd’s of London Press, 1998, à la page 3, où les auteurs, Patrick Griggs et Richard Williams, précisent bien que l’un des objectifs de la Convention était de réduire la multiplication des litiges sur la limitation de la responsabilité, expliquant que pour atteindre cet objectif, les signataires de la Convention avaient accepté d’augmenter le fonds de limitation et de créer [TRADUCTION] « un droit à la limitation de la responsabilité pratiquement impossible à écarter ». Je relève que dans un jugement récent de notre Cour (*Peracomo* (CAF)), les juges Gauthier et Trudel, qui exprimaient l’opinion de la Cour avec l’appui du juge Létourneau, ont cité et retenu les observations de Griggs et Williams, invoqués par le protonotaire Hargrave dans la décision *Le Sheena M.*

[103] Le protonotaire a, par conséquent, expliqué, au paragraphe 9 de ses motifs, que, quoique le droit à la limitation de la responsabilité prévue par la Convention de 1976 ne soit pas absolu, il serait très difficile de l’écarter, ajoutant que « [i]l faut se demander s’il est sensé de permettre la tenue d’un procès complexe sur la question de la responsabilité alors que cette question peut être tranchée plus rapidement, à moindre coût et de façon adéquate au moyen d’une action en limitation de la responsabilité ». Au paragraphe 11, le protonotaire s’est ensuite dit d’avis que lorsque le créancier réussit à empêcher le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, « il est difficile de concevoir que ce dernier puisse même songer à opposer une défense à une action en responsabilité ».

[104] Au paragraphe 16 de ses motifs, pour répondre à la question de savoir si la Cour fédérale avait perdu sa compétence en raison du principe de l’autorité de la

by him whereby he had enjoined the plaintiffs in the action for damages from commencing or continuing proceedings before any court other than the Federal Court, the Prothonotary opined that the issue on the injunction motion had been whether the shipowner interests could avoid “facing actions on another front”, specifically in the British Columbia Supreme Court, until the limitation action had been dealt with by the Federal Court. The motion to enjoin which he had disposed of had been brought under paragraph 581(1)(c) [as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2] of the *Canada Shipping Act* [R.S.C., 1985, c. S-9] which, as I indicated earlier, was the predecessor provision of subsection 33(1) of the MLA.

[105] In making these remarks, the Prothonotary [at paragraph 16] indicated that the test for enjoining was “that of appropriateness as set out in the preamble to subsection 581(1) of the *Canada Shipping Act*”, which subsection reads as follows:

Powers of  
Admiralty  
Court

**581.** (1) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of a liability that is limited by section 577 or 578 or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, including a person who is a party to proceedings in relation to the same subject-matter in any other court, tribunal or other authority, may take any steps it considers appropriate, including, without limiting the generality of the foregoing,

(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund pursuant to Articles 11 and 12, respectively, of the Convention, in relation to the liability;

(b) proceeding in such manner as to make interested persons parties to the proceedings, excluding any claimants who do not make a claim within a certain time and requiring

chose jugée, c’est-à-dire en raison de l’ordonnance qu’il avait déjà prononcée et aux termes de laquelle il avait interdit au demandeur dans l’action en dommages-intérêts d’introduire ou de poursuivre une instance devant tout autre tribunal que la Cour fédérale, le protonotaire s’est dit d’avis que la question en litige dans la requête visant à empêcher toute procédure était celle du droit des parties rattachées au *Sheena M* « de ne pas être forcées de répondre à d’autres actions sur un autre front » plus particulièrement devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, tant qu’une décision ne serait pas rendue par la Cour fédérale dans leur action en limitation de la responsabilité. La requête visant à empêcher toute procédure dont le protonotaire était saisi était présentée en vertu de l’alinéa 581(1)c) [mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2] de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [L.R.C. (1985), ch. S-9] qui, comme je l’ai déjà précisé, était la disposition qui a précédé le paragraphe 33(1) de la LRMM.

[105] En faisant ces observations, le protonotaire a précisé que le critère applicable pour empêcher l’introduction ou la poursuite d’une instance « consiste à se demander si pareille ordonnance est appropriée, comme le prévoit le texte introductif du paragraphe 581(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui dispose :

Pouvoirs de  
la Cour  
d’Amirauté

**581.** (1) Lorsqu’une créance est formée ou appréhendée relativement à la responsabilité d’une personne, laquelle peut être limitée en application des articles 577 ou 578 ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, la Cour d’Amirauté peut, sur demande de cette personne ou de tout autre intéressé — y compris une partie à une procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité —, prendre toute mesure qu’elle juge appropriée, notamment :

a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation y afférent conformément aux articles 11 et 12 de la Convention;

b) joindre les intéressés aux procédures, exclure tout créancier qui ne respecte pas un certain délai, exiger une garantie des parties invoquant la limitation de responsabilité ou de

security from the person claiming limitation of liability or other interested person and the payment of any costs, as the court considers appropriate; and

(c) enjoining any person from commencing or continuing proceedings before any court, tribunal or other authority other than the Admiralty Court in relation to the same-subject matter.

[106] As the Prothonotary correctly held, the test for granting a motion to enjoin is that of “appropriateness”. I do not see how it is possible to come to a different view, considering the words used by Parliament in subsection 33(1) of the MLA that the Federal Court “may take any steps it considers appropriate, including:... (c) enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court, tribunal or authority other than the Admiralty Court in relation to the same subject-matter”.

[107] This test is, no doubt, a broad and discretionary one. The words of the provision could not be clearer in that Parliament has directed the Federal Court to make an order of injunction where it is of the view that it would be appropriate to make such an order. Thus, I am of the view that the Court may enjoin if, in all of the circumstances, that is the appropriate order to make. The Judge, after performing that exercise, was satisfied that an order enjoining Siemens and others was appropriate. Not only do I see no error in her reasons, such an order was the correct one to make when all of the circumstances of the case are taken into consideration.

[108] I will now set out the circumstances which lead to the conclusion that the Judge made no error in enjoining Siemens and others from commencing or continuing proceedings in any court or tribunal other than the Federal Court.

tout autre intéressé et exiger le paiement des frais qu’elle estime indiqués;

c) empêcher toute personne de commencer ou continuer toute procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité.

[106] Ainsi que le protonotaire l’a, à bon droit, conclu, le critère applicable lorsqu’il s’agit de faire droit à une requête visant à empêcher l’introduction d’une instance est bien celui de savoir s’il s’agit d’une « mesure indiquée ». Je ne vois pas comment on pourrait arriver à une conclusion différente, compte tenu des mots employés par le législateur au paragraphe 33(1) de la LRMM lorsqu’il précise que la Cour fédérale peut « prendre toute mesure qu’elle juge indiquée, notamment : [...] c) empêcher toute personne d’intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité ».

[107] Ce critère est, incontestablement, un critère large et discrétionnaire. Le législateur n’aurait pas pu employer des mots plus clairs que ceux qu’il a utilisés dans cette disposition en permettant à la Cour fédérale de rendre une ordonnance d’interdiction lorsqu’elle juge cette mesure indiquée. Je suis donc d’avis que la Cour peut rendre une ordonnance d’interdiction si, compte tenu de l’ensemble des circonstances, elle estime qu’il s’agit là de l’ordonnance indiquée. Après s’être acquittée de cette tâche, la juge a conclu en l’espèce qu’il convenait de rendre une ordonnance interdisant à Siemens et à d’autres personnes d’introduire une instance. Non seulement les motifs qu’elle a énoncés ne sont à mon avis entachés d’aucune erreur, mais j’estime que l’ordonnance qu’elle a prononcée était la bonne, lorsqu’on tient compte de l’ensemble des circonstances de l’espèce.

[108] J’exposerai à ce stade les faits qui m’amènent à conclure que la juge n’a pas commis d’erreur en interdisant à Siemens et à toute autre personne d’introduire ou de poursuivre une instance devant un autre tribunal que la Cour fédérale.

[109] First, Irving and MMC have chosen, pursuant to subsection 32(2) of the MLA, to have their limitation actions determined in the Federal Court. In furtherance of that decision, they have asked the Federal Court to determine the amount of their liability and to constitute a limitation fund under Articles 11 and 12 of the Convention. Hence, as I have already indicated, the Federal Court is the only court which can determine Irving and MMC's right to limit their liability for the incident.

[110] Next, both the action for damages in Ontario and the limitation proceedings in the Federal Court arise from the same incident. Another consideration is that Irving and MMC have a presumptive right to limit their liability and that Siemens, as a claimant, bears the onus of demonstrating that Irving and MMC's conduct is such that limitation is not available to them or that MMC cannot invoke to its benefit paragraph 4 of Article 1 of the Convention. In that perspective, it is important to remember that one of the purposes of the Convention was to do away with unnecessary litigation with regard to the right to limitation by transferring the burden of proof onto claimants and by increasing the limitation fund tenfold.

[111] Consequently, should the limitation actions succeed, a fund of \$500 000 will be available to meet Siemens' claim and that of other possible claimants. Whether or not there are other claimants is, in my view, an irrelevant consideration. As I indicated earlier, the right to limit liability is, for all intents and purposes, the sole issue of the proceedings arising from the incident. Although Irving and MMC have not admitted liability, the fact of the matter remains that the rotors fell into the waters of Saint John harbour and thus there is likely no real defence to the action for damages other than the assertion by Irving and MMC that they are entitled to limit their liability. I am obviously not to be taken as opining that Irving and MMC do not have a defence, but I am simply pointing out that the crux of these proceedings is whether or not Irving and MMC can limit their liability. I am therefore unable to avoid the observation that the dispute between the parties will likely be resolved by the Federal Court's determination of the right to limit liability, in that the limitation proceedings will

[109] Premièrement, Irving et MMC ont choisi, en vertu du paragraphe 32(2) de la LRMM, de déférer leur action en limitation de responsabilité à la Cour fédérale. Dans la foulée, elles ont demandé à la Cour fédérale de déterminer le montant de leur responsabilité et de constituer un fonds de limitation en vertu des articles 11 et 12 de la Convention. En conséquence, ainsi que je l'ai déjà expliqué, la Cour fédérale est le seul tribunal qui peut se prononcer sur le droit d'Irving et de MMC de limiter leur responsabilité relativement à l'incident survenu.

[110] Ensuite, l'action en dommages-intérêts introduite en Ontario et l'instance en limitation de responsabilité introduite devant la Cour fédérale découlent du même incident. Il y a également lieu de tenir compte du fait qu'Irving et MMC sont présumées être en droit de limiter leur responsabilité et qu'en tant que demanderesse, Siemens a la charge d'établir que la conduite d'Irving et des MMC les exclut du bénéfice de cette limitation de responsabilité ou encore que MMC ne peut invoquer à son profit le paragraphe 4 de l'article premier de la Convention. À cet égard, il importe de se rappeler que l'un des objectifs de la Convention est d'éliminer les contentieux inutiles en ce qui concerne le droit de limiter sa responsabilité en faisant reposer la charge de preuve sur les demandeurs et en décuplant le fonds de limitation.

[111] En conséquence, si les actions en limitation de responsabilité devaient être accueillies, un fonds de 500 000 \$ pourrait servir à satisfaire la créance de Siemens et à désintéresser également tout autre éventuel créancier. La question de savoir s'il existe ou non d'autres créanciers ne constitue pas, à mon avis, un facteur pertinent. Ainsi que je l'ai déjà expliqué, le droit de limiter sa responsabilité est, à toutes fins utiles, la seule question découlant de l'incident qui se pose dans la présente procédure contentieuse. Bien qu'Irving et MMC n'aient pas admis leur responsabilité, il n'en demeure pas moins que les rotors sont tombés à l'eau dans le Port Saint John et qu'Irving et MMC ne disposent donc pas de véritable moyen de défense à l'action en dommages-intérêts, hormis leur thèse portant qu'elles sont en droit de limiter leur responsabilité. Je ne voudrais évidemment pas que l'on croie que je suis d'avis qu'Irving et MMC n'ont aucun moyen de défense à faire valoir; je tiens simplement à souligner que le nœud de la présente instance est la question de savoir si Irving et



allow the parties to deal immediately with the true issue between them and, as a result, will achieve a significant cost saving to all concerned.

[112] Further, because of the view which I expressed earlier in these reasons, the issue of limitation would not, in any event, go to a jury even if the Ontario proceedings were not enjoined, as a finding of liability for the loss does not depend on a finding of intent or recklessness. To this, I would add that in determining the limitation action, the Federal Court is not called upon to determine, as a matter of law, whether Irving and MMC are liable for the loss. It should be remembered that paragraph 7 of Article 1 of the Convention makes it clear that by invoking his right to limit liability, a shipowner is not admitting his liability for the loss. Again, to repeat myself, there can be no doubt whatsoever that should Irving and MMC be entitled to limit their liability, the limitation fund of \$500 000 plus interest will be paid to Siemens and other claimants, if any, and that will be the end of the proceedings commenced in Ontario, as far as Irving and MMC are concerned.

[113] In these circumstances, it is my view that it would not be reasonable, prior to a determination of Irving and MMC's right to limit their liability, to allow Siemens to pursue its action before the Ontario Superior Court. I should say here, on the basis of the evidence before us, that Irving appears to be a "shipowner" as defined at paragraph 2 of Article 1 of the Convention; therefore, Irving is clearly entitled to assert its right to limit liability. With respect to MMC's right to limit liability, it is not as clear as that of Irving. However, MMC asserts that it is also entitled to limit liability by reason of paragraph 4 of Article 1 of the Convention which provides that "any person for whose act, neglect or default, the shipowner... is responsible" may "avail himself of the limitation of liability provided for in this

MMC peuvent limiter leur responsabilité. Je ne peux donc m'empêcher d'observer que l'issue du différend qui oppose les parties dépend probablement de la conclusion que la Cour fédérale tirera au sujet du droit de limiter la responsabilité, en ce sens que l'instance en limitation de responsabilité permettra aux parties de débattre sans délai la véritable controverse entre elles, permettant ainsi à tous les intéressés de faire d'importantes économies.

[112] De plus, en raison de l'opinion que j'ai déjà exprimée dans les présents motifs, la question de la limitation ne serait de toute façon pas soumise à un jury même si l'instance introduite en Ontario ne faisait pas l'objet d'une interdiction, étant donné que la conclusion qui sera tirée au sujet de la responsabilité des dommages ne dépend pas de celle tirée quant à l'intention et à la témérité. J'ajouterais que, pour trancher l'action en limitation de responsabilité, la Cour fédérale n'est pas appelée à rechercher, en droit, si Irving et MMC sont responsables des dommages. Il faut se rappeler que le paragraphe 7 de l'article premier de la Convention précise bien qu'en invoquant son droit de limiter sa responsabilité, le propriétaire d'un navire n'admet pas sa responsabilité quant aux dommages. Là encore, au risque de me répéter, il ne peut y avoir le moindre doute que, si Irving et MMC étaient en droit de limiter leur responsabilité, le fonds de limitation de 500 000 \$ plus les intérêts sera versé à Siemens et à d'autres créanciers, s'il en est, et que les instances introduites en Ontario prendront fin, dans la mesure où Irving et MMC sont concernées.

[113] Dans ces conditions, je suis d'avis qu'il ne serait pas raisonnable, avant qu'une décision ne soit rendue au sujet du droit d'Irving et de MMC de limiter leur responsabilité, de permettre à Siemens de poursuivre son action devant la Cour supérieure de l'Ontario. Je tiens ici à préciser que, vu l'ensemble des preuves, Irving semble être « propriétaire de navire » au sens du paragraphe 2 de l'article premier de la Convention et qu'en conséquence Irving est, de toute évidence, en droit de faire valoir son droit de limiter sa responsabilité. En ce qui concerne le droit de MMC de limiter sa responsabilité, sa situation est moins claire que celle d'Irving. MMC affirme toutefois qu'elle est également en droit de limiter sa responsabilité en raison du paragraphe 4 de l'article premier de la Convention, lequel dispose que

Convention.” I would complete these remarks by saying that, at the very least, there is no evidence that would lead us to conclude that either Irving or MMC’s entitlement to limitation cannot possibly succeed. I can see no prejudice to Siemens in temporarily preventing it from continuing its action in Ontario and by forcing it to proceed in the Federal Court to resolve the limitation issue.

[114] Also of relevance is the fact that the Judge, as she was entitled to, ordered the establishment of a limitation fund in the amount of \$500 000 plus interest from the date of the incident and that that fund is for the benefit of Irving as a shipowner and for MMC as any person for whose act, neglect or default Irving is responsible.

[115] In my respectful view, Siemens’ attempt to pursue the matter in the Ontario Superior Court is the result of its belief that it stands a better chance of succeeding on intent and recklessness before a jury as opposed to a judge. Whether or not there is some basis for this view is, in my opinion, an irrelevant consideration. Further, as I have indicated on a number of occasions, the issue pertaining to the right to limit is now a matter for the Federal Court only because of the choice made by Irving and MMC to have that issue determined, pursuant to subsection 32(2) of the MLA, by that Court. That choice, in my respectful opinion, cannot be overridden by the courts, either the Federal Court or the Ontario Superior Court.

[116] I would conclude my remarks on this point by saying that although the Federal Court does not have exclusive jurisdiction regarding the issue of limitation of liability, it does, for all practicable purposes, have that exclusive jurisdiction. I am of this view because first, subsection 32(2) allows a shipowner to choose the forum in which he will assert his right to limit his liability. Second, the Federal Court is the only

« toute personne dont les faits, négligences et faute entraînent la responsabilité du propriétaire [du navire] [...] est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention ». Je complèterais ces observations en disant qu’à tout le moins, il n’y a aucun élément de preuve qui nous permette de conclure qu’Irving ou MMC n’ont aucune chance de voir reconnaître leur droit de limiter leur responsabilité. J’estime qu’aucun préjudice ne sera causé à Siemens si on l’empêche temporairement de poursuivre son action en Ontario et qu’on la force à s’adresser à la Cour fédérale pour résoudre la question de la limitation de responsabilité.

[114] Le fait que la juge ait, ainsi qu’elle était en droit de le faire, ordonné la constitution d’un fonds de limitation de 500 000 \$, plus les intérêts, à compter de la date de l’incident et que ce fonds soit constitué au profit d’Irving en tant que propriétaire de navire et de MMC, en tant que personne dont les faits, négligences et faute entraînent la responsabilité du propriétaire est également pertinent.

[115] À mon humble avis, les tentatives faites par Siemens pour poursuivre l’affaire devant la Cour supérieure de l’Ontario s’expliquent par le fait qu’elle croit avoir de meilleures chances d’obtenir gain de cause sur l’intention et la témérité devant un jury plutôt que devant un juge. Que cette opinion soit fondée ou non est, à mon avis, sans importance. De plus, ainsi que je l’ai expliqué à de nombreuses reprises, la question relative au droit de limiter sa responsabilité est désormais une question dont seule la Cour fédérale est saisie en raison du choix qu’Irving et MMC ont fait de déférer cette question à la Cour fédérale en vertu du paragraphe 32(2) de la LRMM. À mon humble avis, les tribunaux, en l’occurrence la Cour fédérale et la Cour supérieure de l’Ontario, ne peuvent faire fi de ce choix.

[116] Je conclus mes observations sur ce point en disant que, bien que la Cour fédérale ne dispose pas d’une compétence exclusive en ce qui concerne la question de la limitation de responsabilité, elle exerce dans les faits cette compétence exclusive. Je suis de cet avis parce que, tout d’abord, le paragraphe 32(2) permet au propriétaire de navire de choisir le for devant lequel il fera valoir son droit de limiter sa responsabilité. En

court which has jurisdiction with regard to the constitution and distribution of a limitation fund. Thus, save in exceptional circumstances, shipowners will almost invariably choose to assert their right to limit liability in the court which has exclusive jurisdiction with respect to the constitution of the limitation fund. To this, I would add that the Federal Court is the court which has the expertise in admiralty matters and that that fact is well known to the shipping community here in Canada and internationally.

[117] It is my view that Parliament was aware of these considerations and had them in mind when it gave the Federal Court the broad powers, including that of enjoining, found in subsection 33(1) of the MLA. The words of subsection 33(1) constitute a clear recognition by Parliament that the Federal Court was the court to which broad powers should be given so as to allow it to deal effectively with all issues pertaining to the limitation fund and the underlying claims for limitation of liability.

[118] In the end, the determination of a motion to enjoin pursuant to subsection 33(1) of the MLA is a discretionary decision which must be made taking into account all of the relevant circumstances. In my respectful opinion, that is what the Judge did in determining, on the facts before her, that it was appropriate to enjoin Siemens and others from commencing or continuing with proceedings in a court other than the Federal Court. I see no basis whatsoever to interfere with her decision.

[119] Before turning to the stay motions, I will say a few words regarding Siemens' submissions that the proper test is either that of *Amchem* or that of *RJR — Macdonald*.

[120] With respect to the tests proposed by Siemens, I am of the view that those are inconsistent with the relevant provisions of the MLA. It is clear that the power

second lieu, la Cour fédérale est le seul tribunal qui a compétence sur la constitution et la répartition du fonds de limitation. Ainsi, sauf dans des circonstances exceptionnelles, les propriétaires d'un navire choisiront presque invariablement de faire valoir leur droit de limiter leur responsabilité devant le tribunal qui possède une compétence exclusive en ce qui concerne la constitution du fonds de limitation. À ceci, j'ajouterais que la Cour fédérale est le tribunal qui possède des connaissances spécialisées en matière maritime et que ce fait est bien connu dans le monde des transports maritimes tant au Canada que sur la scène internationale.

[117] Je suis d'avis que le législateur était conscient de ces considérations et qu'il les avait à l'esprit lorsqu'il a conféré à la Cour fédérale les vastes pouvoirs, y compris celui d'interdire, que l'on trouve au paragraphe 33(1) de la LRMM. Le libellé du paragraphe 33(1) constitue une reconnaissance non ambiguë, par le législateur, du fait que la Cour fédérale est le tribunal auquel il convenait de conférer de vastes pouvoirs de manière à lui permettre d'examiner effectivement toutes les questions se rapportant au fonds de limitation et aux demandes sous-jacentes en matière de limitation de responsabilité.

[118] En dernière analyse, la décision qui doit être rendue en ce qui concerne une requête en interdiction présentée en vertu du paragraphe 33(1) de la LRMM est une décision discrétionnaire qu'il faut prendre en tenant compte de tous les facteurs pertinents. À mon humble avis, c'est bien ce que la juge a fait en déterminant, vu l'ensemble des faits dont elle était saisie, s'il convenait d'interdire à Siemens et à d'autres personnes d'introduire ou de poursuivre une instance devant un autre tribunal que la Cour fédérale. Je ne vois aucune raison de modifier sa décision.

[119] Avant de passer à l'examen des requêtes en suspension, je tiens à dire quelques mots au sujet des arguments de Siemens suivant lesquels le critère applicable est celui énoncé dans l'arrêt *Amchem* ou dans l'arrêt *RJR — Macdonald*.

[120] En ce qui concerne les critères proposés par Siemens, je suis d'avis qu'ils sont incompatibles avec les dispositions pertinentes de la LRMM. Il est évident

to enjoin given to the Federal Court by the MLA does not arise under either common law or equity. It results from a specific grant of power by Parliament to that court. In my view, as I indicated earlier, the basis upon which the Federal Court is to exercise its power to enjoin could not have been made clearer by Parliament when it enacted subsection 33(1) of the MLA. Further, not only is the view taken by Siemens inconsistent with the clear language of section 33, but it is also inconsistent with the nature and purpose of section 33 and the international limitation of liability regime to which Canada adhered to when it adopted the Convention and the Protocol, in that the power granted to the Federal Court by paragraph 33(1)(c) of the MLA is, without doubt, to give effect to international maritime policy and that this power cannot be analogized to a court's ability to grant anti-suit injunctions in the context of whether the court of one country or the other should accept jurisdiction over a given matter. One cannot avoid the reality that subsection 33(1) can only be properly understood in light of the current limitation of liability regime as set out in the Convention, of which Articles 1 to 15 and 18 are given force of law pursuant to subsection 26(1) of the MLA.

[121] As a result of the Convention, shipowners are entitled to set up one fund and to have all claims against the fund brought in one proceeding and in one court for the distribution of that fund. Consequently, I have no difficulty stating that subsection 33(1) and the test of "appropriateness" which appears therein are in no way analogous to a conflict of laws situation where one jurisdiction may be more appropriate than another jurisdiction. Considerations such as comity have no relevance in making a determination under subsection 33(1). As counsel for MMC argues in his memorandum, at paragraph 26, "[t]he paramount consideration is practicality and giving effect to the purpose of the legislation: [t]he need to bring all claims into concursus".

que le pouvoir d'interdire conféré à la Cour fédérale par la LRMM ne provient ni de la common law ni de l'équité. Il résulte d'une attribution spécifique de pouvoirs à la Cour fédérale par le législateur. À mon avis, ainsi que je l'ai déjà précisé, le fondement sur lequel la Cour fédérale doit exercer son pouvoir d'interdire n'aurait pas pu être formulé de façon plus claire que ce que le législateur a fait en édictant le paragraphe 33(1) de la LRMM. De plus, non seulement la thèse défendue par Siemens contredit-elle le libellé clair de l'article 33, mais elle est également incompatible avec la nature et l'objet de l'article 33 et avec le régime international de limitation de responsabilité auquel le Canada a adhéré lorsqu'il a adopté la Convention et le Protocole, en ce sens que le pouvoir que l'alinéa 33(1)c) de la LRMM confère à la Cour fédérale consiste, incontestablement, à donner effet à une politique internationale en matière maritime et que ce pouvoir ne peut être assimilé à la faculté reconnue à un tribunal de prononcer une injonction interdisant toute poursuite dans le contexte de la question de savoir si le tribunal d'un pays ou d'un autre devrait se déclarer compétent sur une matière déterminée. On ne peut faire abstraction du fait que le paragraphe 33(1) ne peut être interprété correctement qu'en fonction du régime actuel de limitation de responsabilité prévu par la Convention, dont les articles 1 à 15 et 18 se voient reconnaître force de loi par le paragraphe 26(1) de la LRMM.

[121] Vu de la Convention, les propriétaires de navire sont en droit de constituer un fonds et de déférer toutes les créances visant ce fonds dans le cadre d'une seule instance et devant un seul tribunal chargé de se prononcer sur la répartition de ce fonds. Par conséquent, je conclus sans hésiter que le paragraphe 33(1), et le critère de la « mesure indiquée » qu'on y trouve, ne ressemble en rien à une situation de conflit des lois dans laquelle un État convient mieux qu'un autre. Des considérations comme la courtoisie judiciaire ne jouent pas lorsqu'il s'agit de tirer une conclusion en vertu du paragraphe 33(1). Ainsi que l'avocat de MMC le soutient dans son mémoire, au paragraphe 26, [TRADUCTION] « la considération primordiale est la commodité et la volonté de donner effet à l'objet de loi, c'est-à-dire de faire juger toutes les demandes dans l'État d'ouverture de la procédure ».

[122] In the circumstances of this case, and in the circumstances of most actions for limitation of liability, subsection 33(1) of the MLA clearly enables the Federal Court and its judges to provide the ways and means to deal in the most expeditious manner with the issues arising from a shipowner's claim that he is entitled to limit his liability. Consequently, the question of *forum non conveniens* is not one that arises in the context of a claim for limitation of liability, particularly when, as here, the Federal Court's jurisdiction over the matter before it cannot be disputed. To this, I would add that there is also no question that the Ontario court is properly seized with the action for damages commenced by Siemens. This is in sharp contrast to the situation which arises in anti-suit injunctions where the main question is whether a foreign court has improperly assumed jurisdiction over a matter which is pending in a Canadian court. Thus, in my respectful view, the *Amchem* test is not the relevant test in dealing with a motion brought under subsection 33(1) of the MLA.

[123] With regard to the test enunciated by the Supreme Court in *RJR — MacDonald*, I see no basis whatsoever for the application of that test.

4. *Whether the Judge erred in dismissing Siemens' motions for a stay of the limitation actions commenced in the Federal Court*

[124] As I indicated earlier, it is my view that the success of either the motions to enjoin or the motions to stay leads to the dismissal of the other motions. By concluding that the motions to enjoin were properly granted, I conclude that the motions for a stay of the limitation actions must be dismissed. In other words, if the Federal Court was correct in finding, as I conclude, that it was appropriate in the circumstances to enjoin Siemens and others from commencing or continuing with proceedings in a court other than the Federal Court, it necessarily follows that it is not in the interest of

[122] Eu égard aux circonstances de la présente affaire et de celle de la plupart des actions en limitation de responsabilité, le paragraphe 33(1) de la LRMM habilite de toute évidence la Cour fédérale et ses juges à fixer la manière la plus expéditive de juger les questions découlant de la prétention d'un propriétaire de navire quant à son droit de limiter sa responsabilité. En conséquence, la question du *forum non conveniens* ne se pose pas en matière de demande de limitation de responsabilité surtout lorsque, comme en l'espèce, la compétence de la Cour fédérale sur la question ne saurait être remise en question. J'ajoute qu'il est par ailleurs incontestable que le tribunal ontarien est régulièrement saisi de l'action en dommages-intérêts introduite par Siemens, ce qui contraste vivement avec la situation qui se présente dans les demandes d'injonction interdisant toute poursuite dans lesquelles la principale question est celle de savoir si le tribunal étranger a conclu à tort qu'il avait compétence sur une question qui est en instance devant un tribunal canadien. Ainsi, à mon humble avis, le critère énoncé dans l'arrêt *Amchem* n'est pas le critère pertinent lorsqu'il s'agit de juger une requête présentée en vertu du paragraphe 33(1) de la LRMM.

[123] En ce qui concerne le critère consacré par la Cour suprême du Canada par la jurisprudence *RJR — MacDonald*, je ne vois aucune raison d'appliquer ce critère.

4. *La juge a-t-elle commis une erreur en rejetant les requêtes présentées par Siemens en suspension des actions en limitation de responsabilité introduites devant la Cour fédérale?*

[124] Comme je l'ai déjà précisé, je suis d'avis que l'accueil de l'une ou l'autre des requêtes en interdiction ou des requêtes en suspension entraîne nécessairement le rejet des autres requêtes. En concluant que c'est à bon droit que les requêtes en interdiction ont été accueillies, force m'est de conclure que les requêtes en suspension des actions en limitation de responsabilité doivent également être rejetées. En d'autres termes, si c'est à bon droit que la Cour fédérale a conclu, comme je le fais en l'espèce, qu'il convenait, dans les circonstances, d'interdire à Siemens et à toute autre personne d'introduire ou

justice to stay the Federal Court proceedings. In any event, I am of the view that the Judge made no error in concluding that Siemens' motions to stay the limitation actions should be dismissed.

[125] Pursuant to subsection 50(1) of the *Federal Courts Act*, the Federal Court may stay proceedings in any cause or matter where: (a) a claim is being proceeded with in another court or jurisdiction; (b) for any other reason, it is in the interest of justice that the proceedings be stayed. Thus, as in the case of the motions to enjoin, the decision to stay proceedings in the Federal Court is a discretionary decision. As I indicated earlier, the Judge agreed with the view expressed by Prothonotary Hargrave in *The Sheena M* that the two-part test in *Mon-Oil* is the test that should apply in determining a motion for a stay. In my view, in the context of these proceedings grounded in section 32 of the MLA, the Judge made no error in the choice of the applicable test.

[126] There can be no doubt that in *The Sheena M*, the Prothonotary dismissed the motion for a stay before him on the basis of paragraph 50(1)(b) of the *Federal Courts Act* (*The Sheena M*, paragraph 21). In the present matter, the motions to stay the Federal Court proceedings stand to be decided on the basis of that provision and not on the basis of paragraph 50(1)(a). Contrary to Siemens' assertion, the action pending in Ontario is not a "parallel proceeding" to the limitation actions in the Federal Court, in that the limitation actions are summary in nature and that they are meant to deal, not with liability or damages, but with a precise issue, i.e. Irving and MMC's right to limit their liability for the loss which arises from the incident. Clearly, the relief sought in the Ontario proceedings and that sought in the Federal Court are not the same.

de poursuivre une instance devant tout autre tribunal que la Cour fédérale, il s'ensuit nécessairement qu'il n'est pas dans l'intérêt de la justice de suspendre l'instance introduite devant la Cour fédérale. En tout état de cause, je suis d'avis que la juge n'a pas commis d'erreur en concluant qu'il y avait lieu de rejeter les requêtes présentées par Siemens en vue de faire suspendre les actions en limitation de responsabilité.

[125] En vertu du paragraphe 50(1) de la *Loi sur les Cours fédérales*, la Cour fédérale peut suspendre les procédures dans toute affaire : a) au motif que la demande est en instance devant un autre tribunal; b) lorsque pour quelque autre raison, l'intérêt de la justice l'exige. Ainsi, tout comme dans le cas des requêtes en interdiction, la décision de suspendre l'instance introduite devant la Cour fédérale est une décision discrétionnaire. Comme je l'ai déjà expliqué, la juge s'est ralliée à l'opinion exprimée par le protonotaire Hargrave par la décision *Le Sheena M* portant que le critère à deux volets consacré par la jurisprudence *Mon-Oil* était celui qu'il fallait appliquer pour statuer sur une requête en suspension. À mon avis, dans le contexte de la présente instance, qui est fondé sur l'article 32 de la LRMM, la juge n'a pas commis d'erreur dans son choix du critère applicable.

[126] Il est incontestable que, par la décision *Le Sheena M*, le protonotaire a rejeté la requête en suspension dont il était saisi en se fondant sur l'alinéa 50(1)(b) de la *Loi sur les Cours fédérales* (*Le Sheena M*, paragraphe 21). En l'espèce, les requêtes en radiation de l'instance introduite devant la Cour fédérale doivent être jugées en fonction de cette disposition et non de l'alinéa 50(1)(a). Contrairement à ce que soutient Siemens, l'action en instance en Ontario n'est pas une [TRADUCTION] « instance parallèle » qui est jugée en même temps que les actions en limitation de responsabilité introduites devant la Cour fédérale, étant donné que les actions en limitation de responsabilité sont de nature sommaire et qu'elles sont censées porter non pas sur la responsabilité ou les dommages, mais sur une question bien précise, en l'occurrence le droit d'Irving et de MMC de limiter leur responsabilité relativement aux dommages découlant de l'incident. De toute évidence, la mesure sollicitée dans l'instance introduite en Ontario et celle sollicitée devant la Cour fédérale sont différentes.

[127] Consequently, the sole question before the Judge was whether it was in the interest of justice that the Federal Court proceedings be stayed. Under the *Mon-Oil* test which, in my view, is the correct test, the Judge had to determine two questions, namely, whether the continuation of the Federal Court proceedings would cause prejudice to Siemens and whether the stay of the Federal Court proceedings would cause an injustice to Irving and MMC. The Judge asked herself these questions and she concluded that the test was not met by Siemens.

[128] First, with regard to the question of whether the continuation of the Federal Court proceedings would cause prejudice to Siemens, I cannot see how Siemens can suffer prejudice by reason of the Federal Court proceedings. As I have already indicated, if Irving and MMC are entitled to limit their liability, that will be the end of the litigation between Siemens and these two entities. Siemens's arguments with respect to its right to broader discovery and to trial by jury are, in my view, of no relevance. To the contrary, the Federal Court proceedings will resolve the main, if not the only issue, between the parties, and this in a more cost effective manner in that unnecessary litigation may well be avoided.

[129] As to the question of whether a stay of the Federal Court proceedings would cause an injustice to Irving and MMC, the answer is that there would be an injustice to them in that they have a presumptive right to limit their liability under the Convention. In effect, both Irving and MMC enjoy a presumptive right to limit their liability and they need not be engaged in unnecessary litigation in Ontario if they are found to be entitled to limit their liability. Thus, both Irving and MMC are entitled to proceed with their limitation proceedings in the Federal Court, which, *inter alia*, has agreed to constitute a limitation fund for all claims arising as a result of the incident. It would thus be unjust to Irving and MMC to stay the limitation actions and, consequently, I can find no error in the reasons given by the Judge in refusing to grant a stay of the limitation actions.

[127] En conséquence, la seule question qui était déferée à la juge était celle de savoir s'il était dans l'intérêt de la justice de suspendre l'instance introduite devant la Cour fédérale. Suivant le critère de la jurisprudence *Mon-Oil* qui, à mon avis, est le bon critère, la juge devait répondre à deux questions, à savoir, celle de savoir si la poursuite de l'instance introduite devant la Cour fédérale causerait un préjudice à Siemens et, en second lieu, celle de savoir si la suspension de l'instance introduite devant la Cour fédérale causerait une injustice à Irving et à MMC. La juge a soulevé ces questions et elle a conclu que Siemens ne satisfaisait pas au critère.

[128] Premièrement, en ce qui concerne la question de savoir si la poursuite de l'instance introduite devant la Cour fédérale causerait un préjudice à Siemens, je ne vois pas comment Siemens pourrait subir un préjudice en raison de l'instance introduite devant la Cour fédérale. Comme je l'ai déjà expliqué, si Irving et MMC sont en droit de limiter leur responsabilité, le contentieux entre Siemens et ses deux entités s'arrêtera là. Les arguments formulés par Siemens au sujet de son droit à une communication préalable plus large et à un procès avec jury ne sont pas pertinents à mon avis. Au contraire, l'instance introduite devant la Cour fédérale permettra de résoudre la principale, voire la seule question en litige entre les parties et constitue une façon plus économique de procéder, étant donné qu'on évitera ainsi des procédures contentieuses inutiles.

[129] Quant à la question de savoir si la suspension de l'instance introduite devant la Cour fédérale causera une injustice à Irving et à MMC, la réponse est qu'elle ne subira aucune injustice étant donné qu'Irving et MMC sont présumées être en droit de limiter leur responsabilité en vertu de la convention. En réalité, Irving et MMC sont toutes les deux présumées être en droit de limiter leur responsabilité et il n'est pas nécessaire qu'elles intentent des procès inutiles en Ontario si leur droit de limiter leur responsabilité leur est reconnu. Ainsi, Irving et MMC sont toutes deux en droit de poursuivre leur instance en limitation de responsabilité devant la Cour fédérale, qui a notamment accepté de constituer un fonds de limitation pour toutes les créances découlant de l'incident. Il serait donc injuste pour Irving et pour MMC de suspendre les actions en limitation de responsabilité et, par conséquent, j'estime que la juge n'a pas commis

d'erreur en refusant de suspendre les actions en limitation de responsabilité.

#### DISPOSITION

[130] For these reasons, I would dismiss Siemens' appeals with costs in favour of the respondents, Irving and MMC.

DAWSON J.A.: I agree.

MAINVILLE J.A. : I agree.

#### DISPOSITIF

[130] Par ces motifs, je suis d'avis de rejeter les appels interjetés par Siemens et d'adjuger les dépens aux intimées, Irving et MMC.

LA JUGE DAWSON, J.C.A. : Je souscris à ces motifs.

LE JUGE MAINVILLE, J.C.A. : Je souscris à ces motifs.